

RAPPORT

DES

DIRECTEURS ET DU PRINCIPAL INGENIEUR

DE LA

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

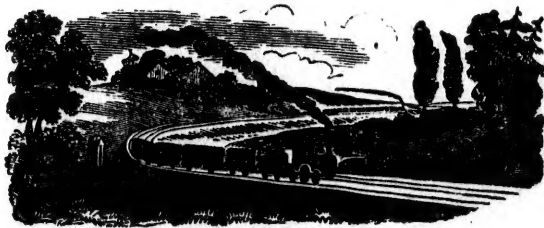
DE LA

GRANDE JONCTION

DU

ST. LAURENT ET DE L'OUTAOUAIS.

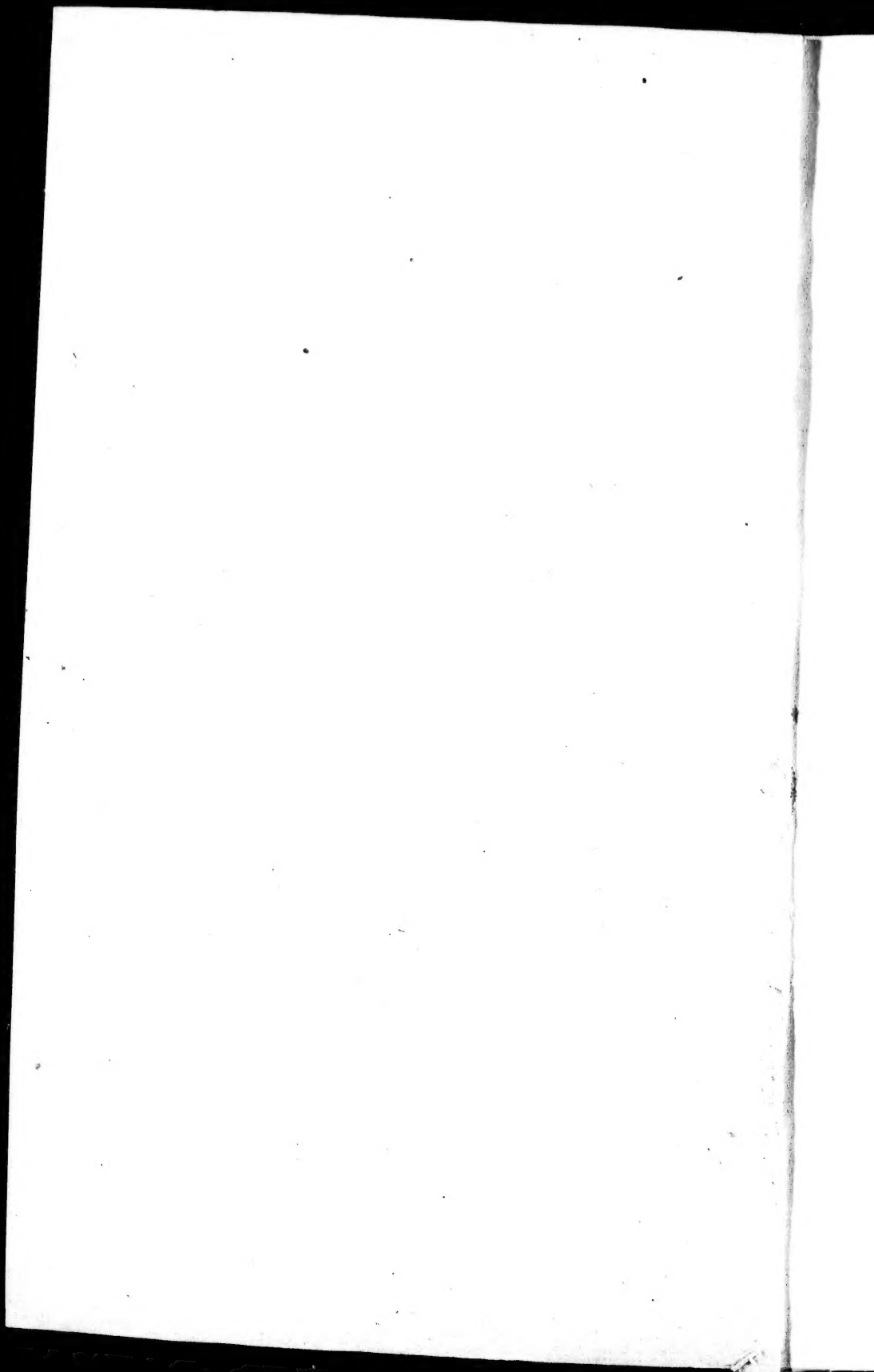
9 MAI, 1853.

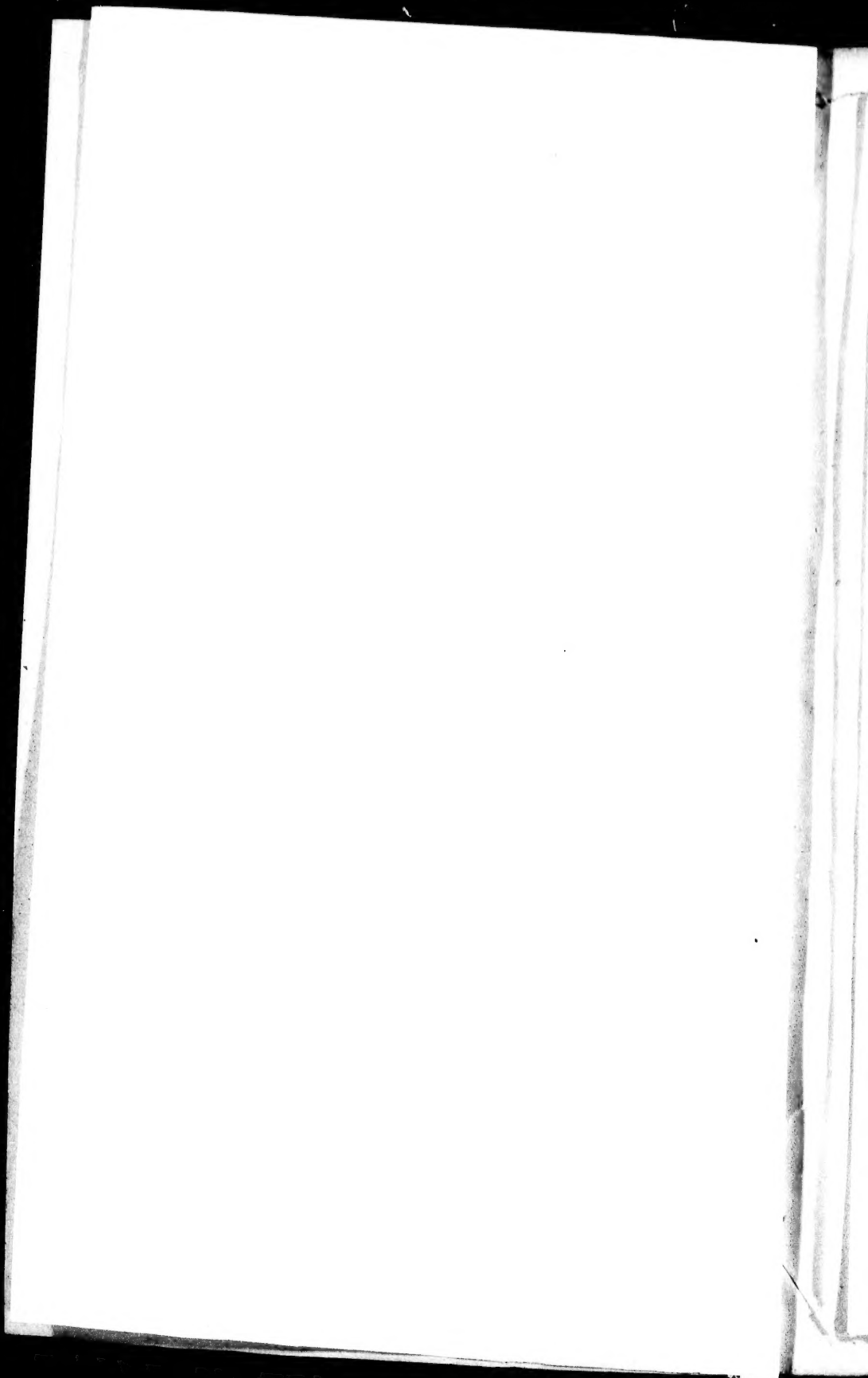


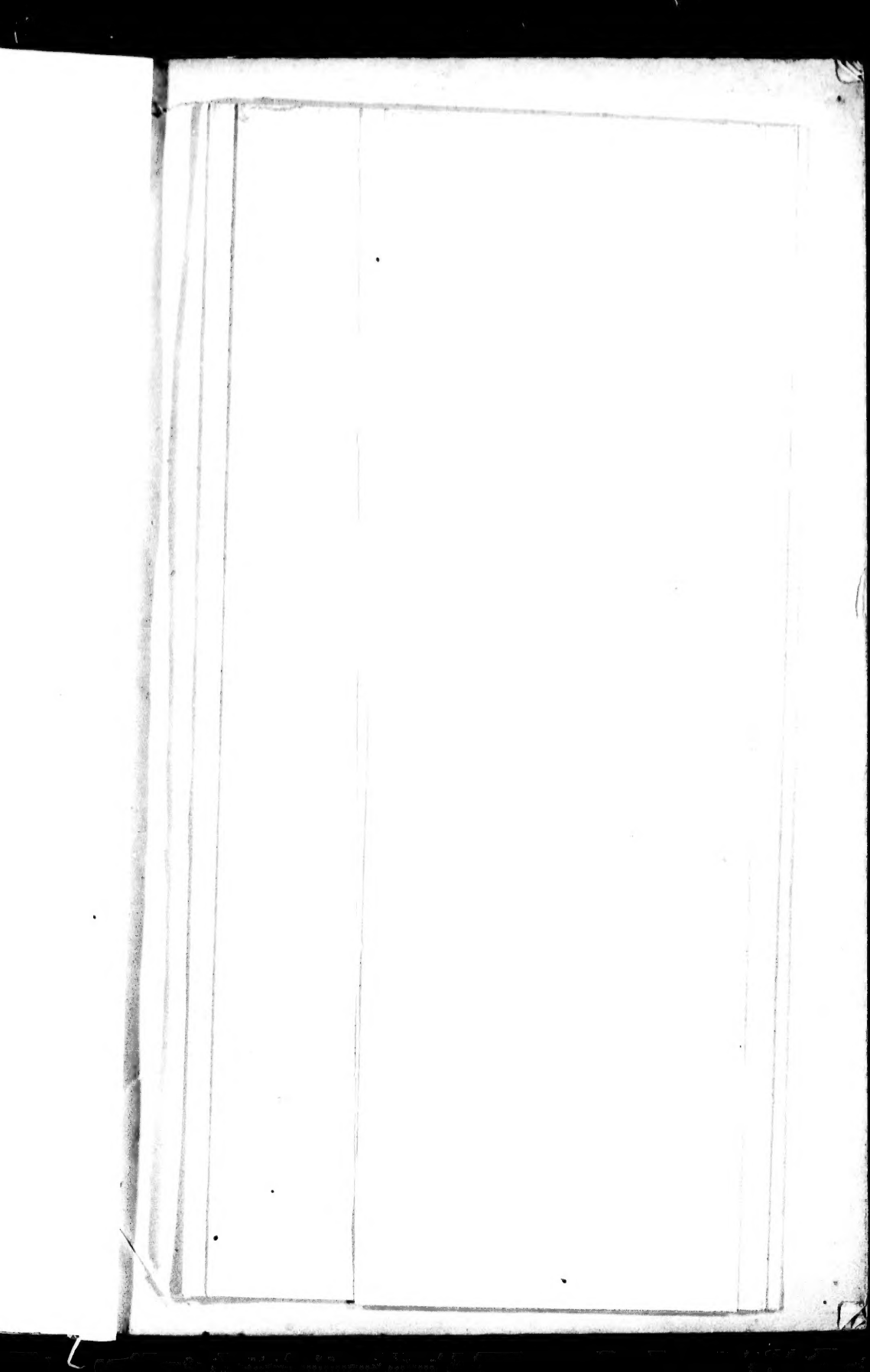
MONTREAL :

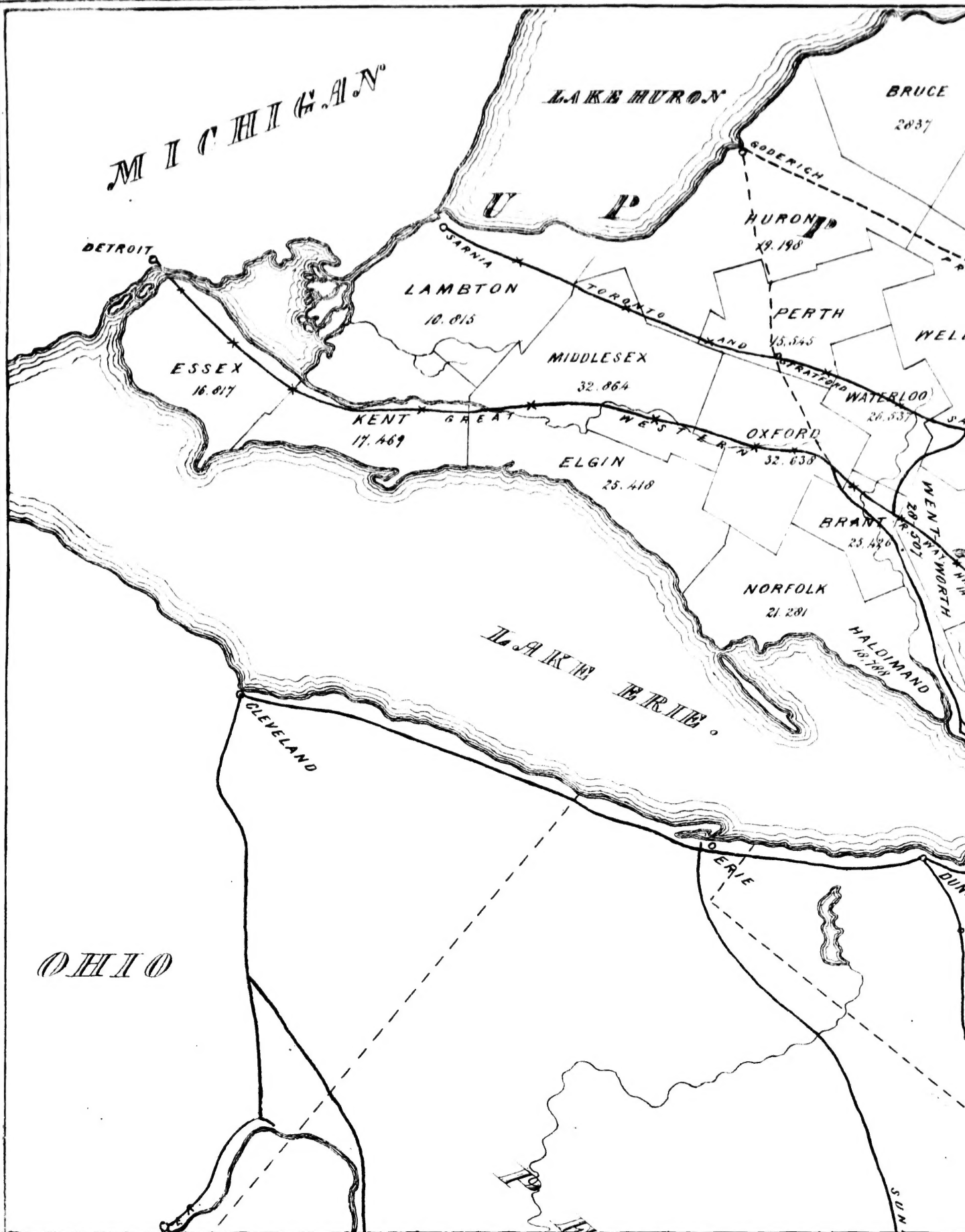
DE L'IMPRIMERIE DE JOHN LOVELL, RUE ST. NICOLAS.

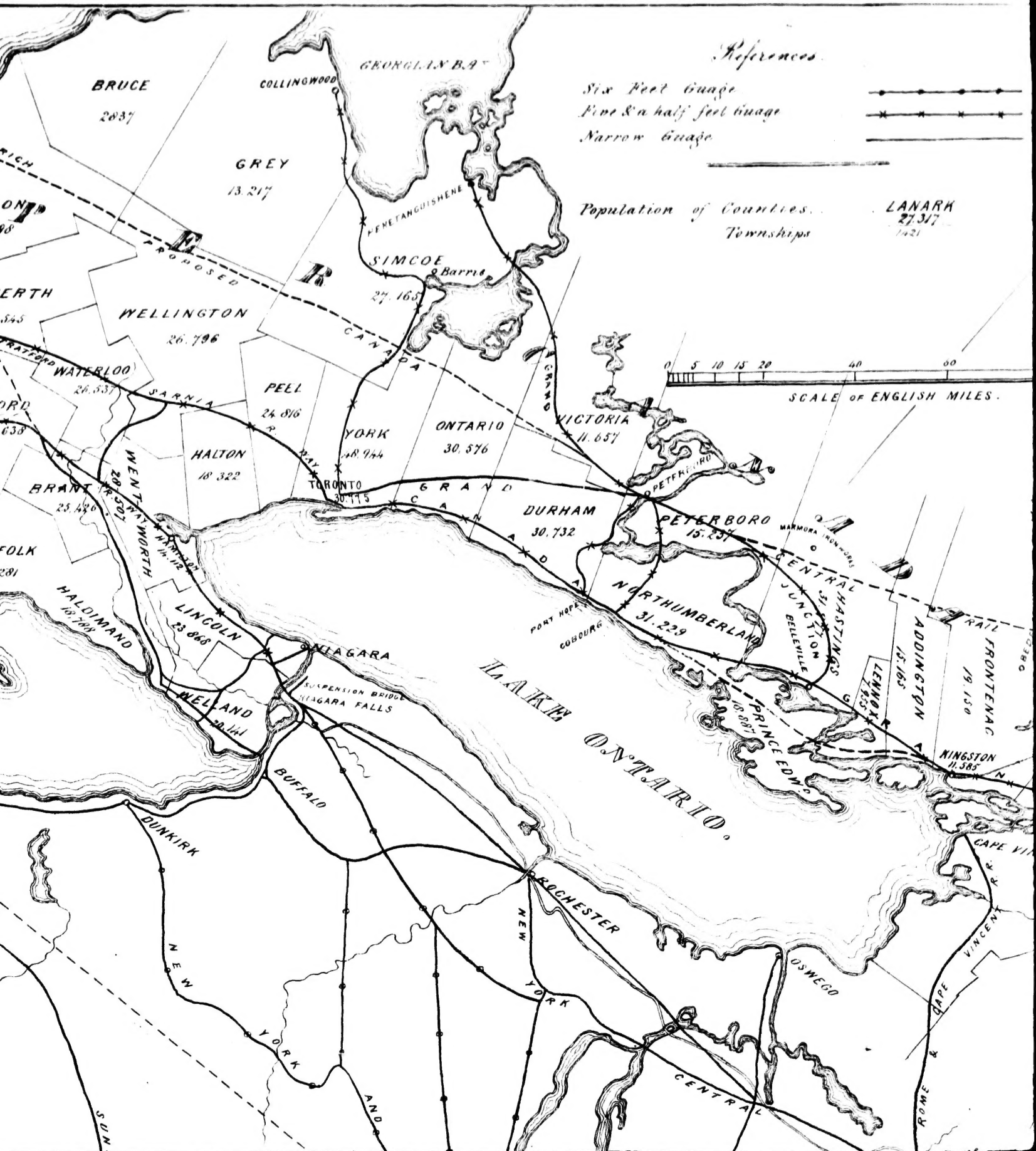
1853.











St Lawrence & C

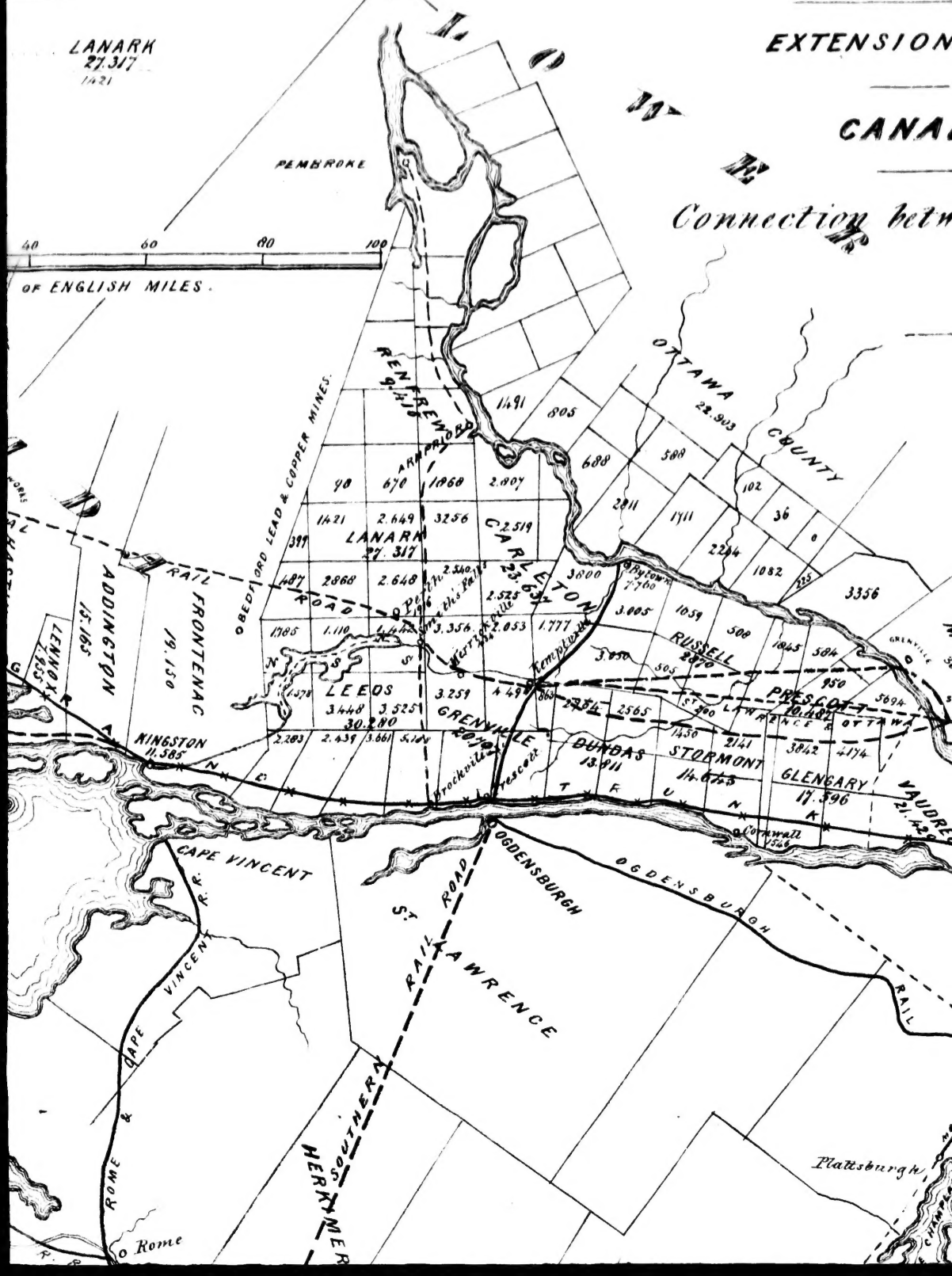
EXTENSION

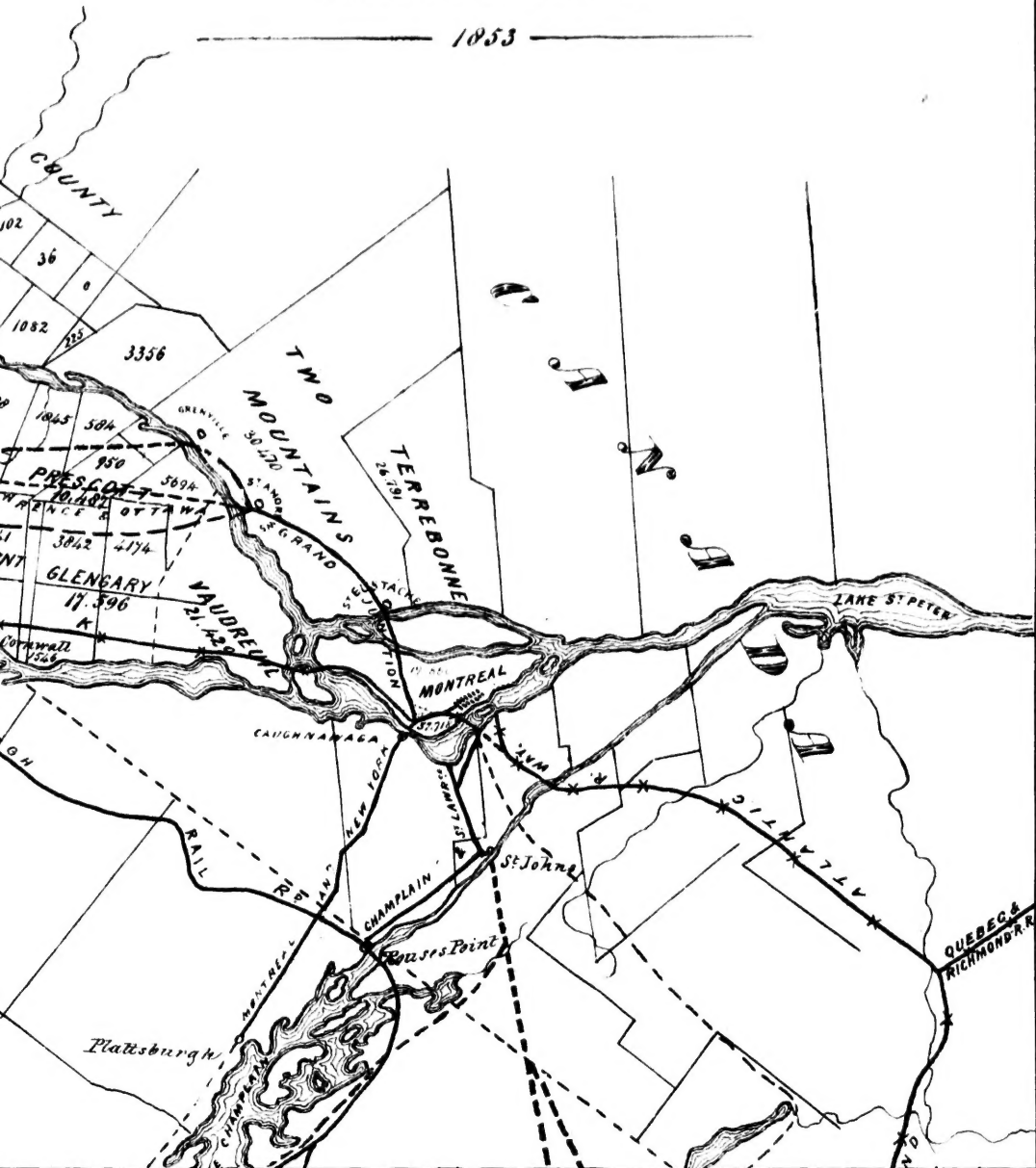
CANAL

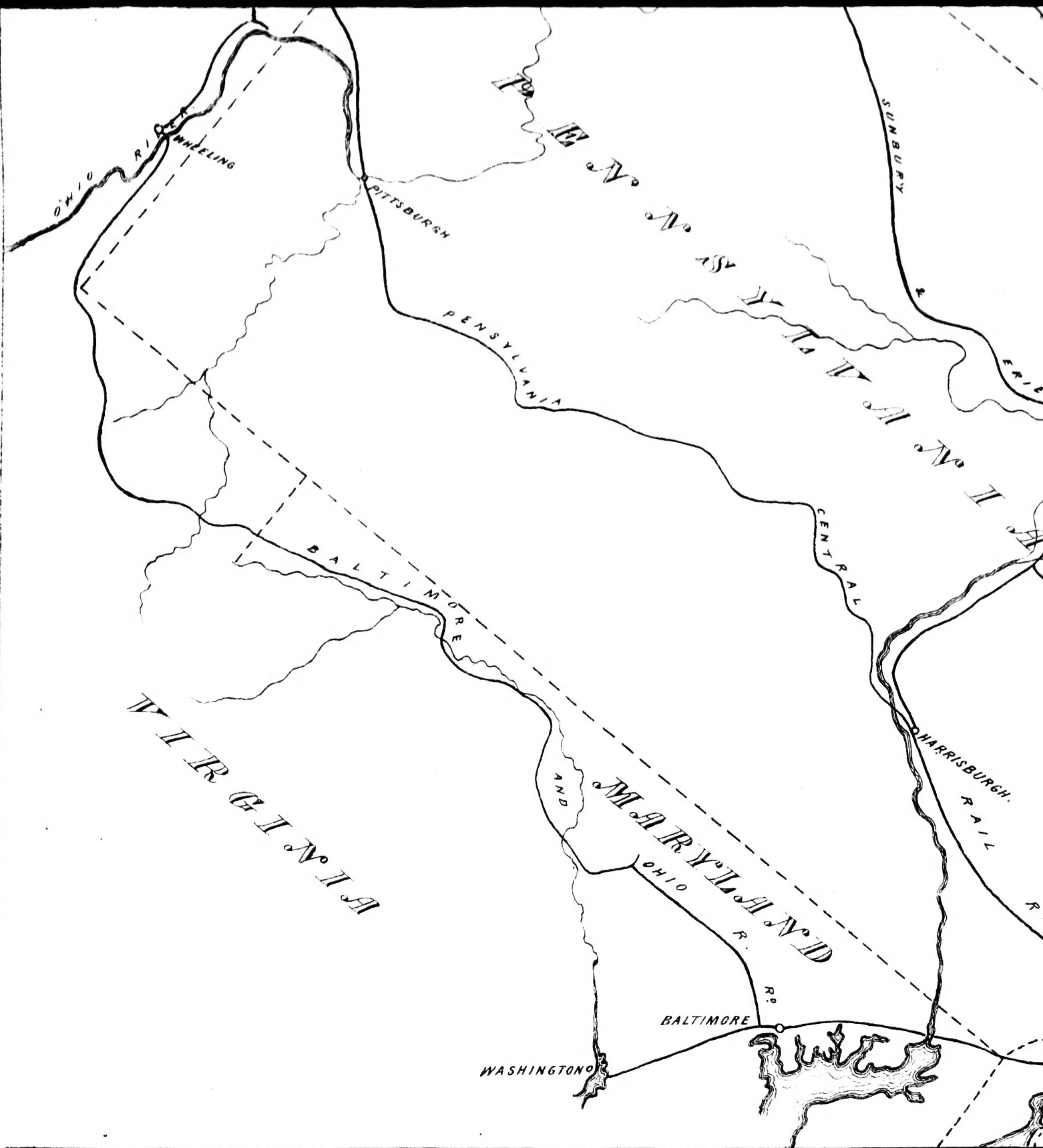
Connection betw

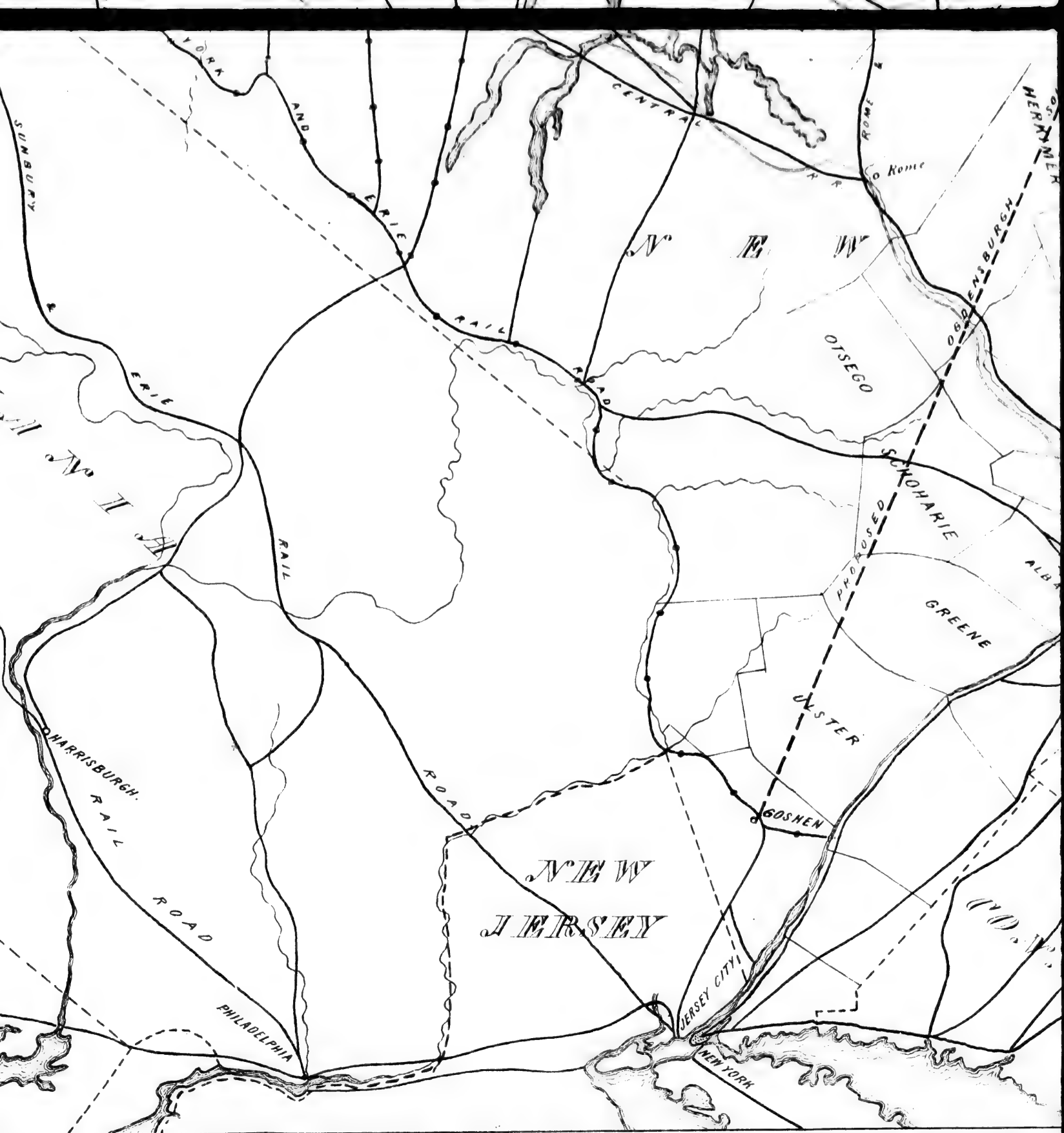
LANARK
27,317
1421

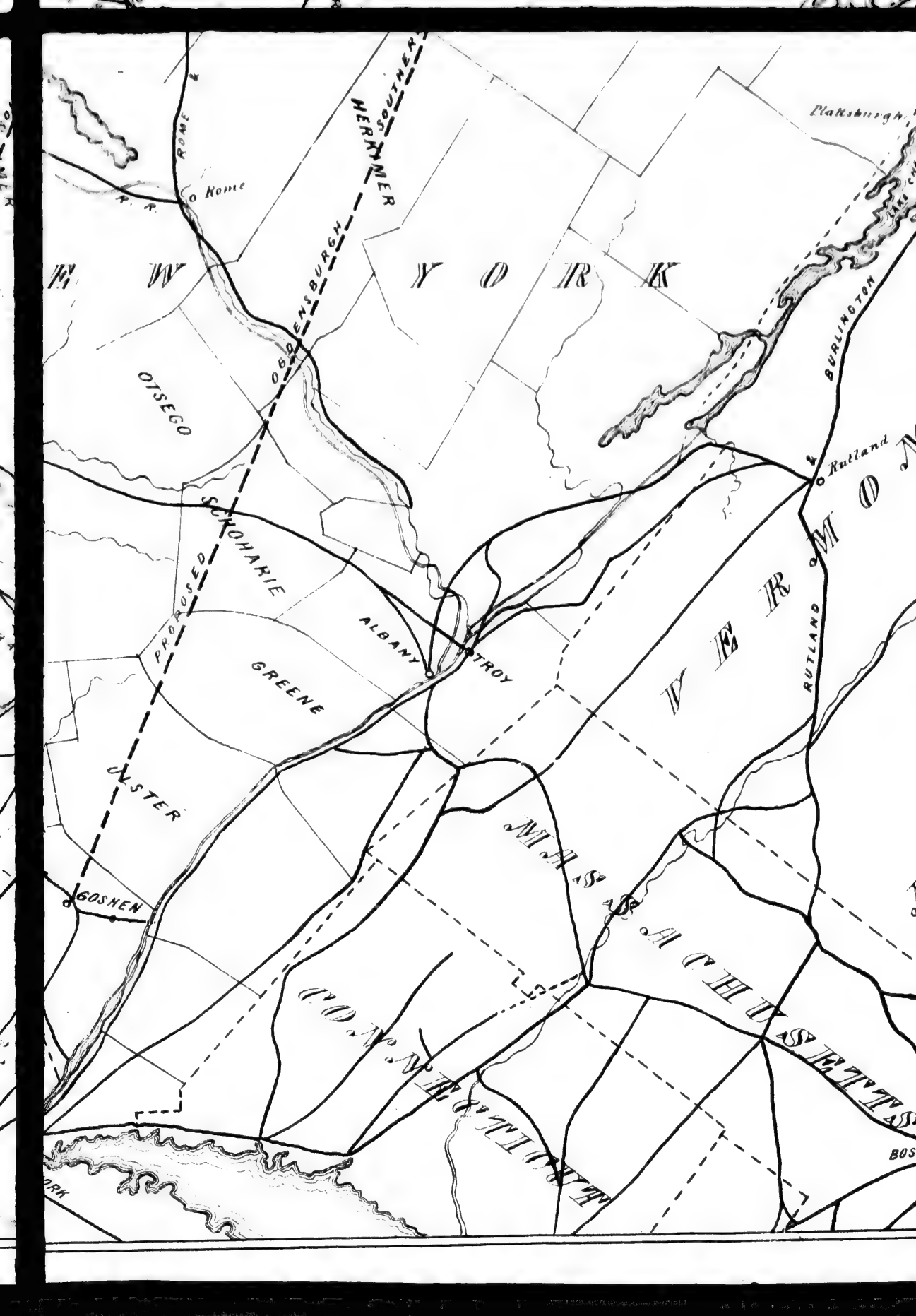
PEMBROKE

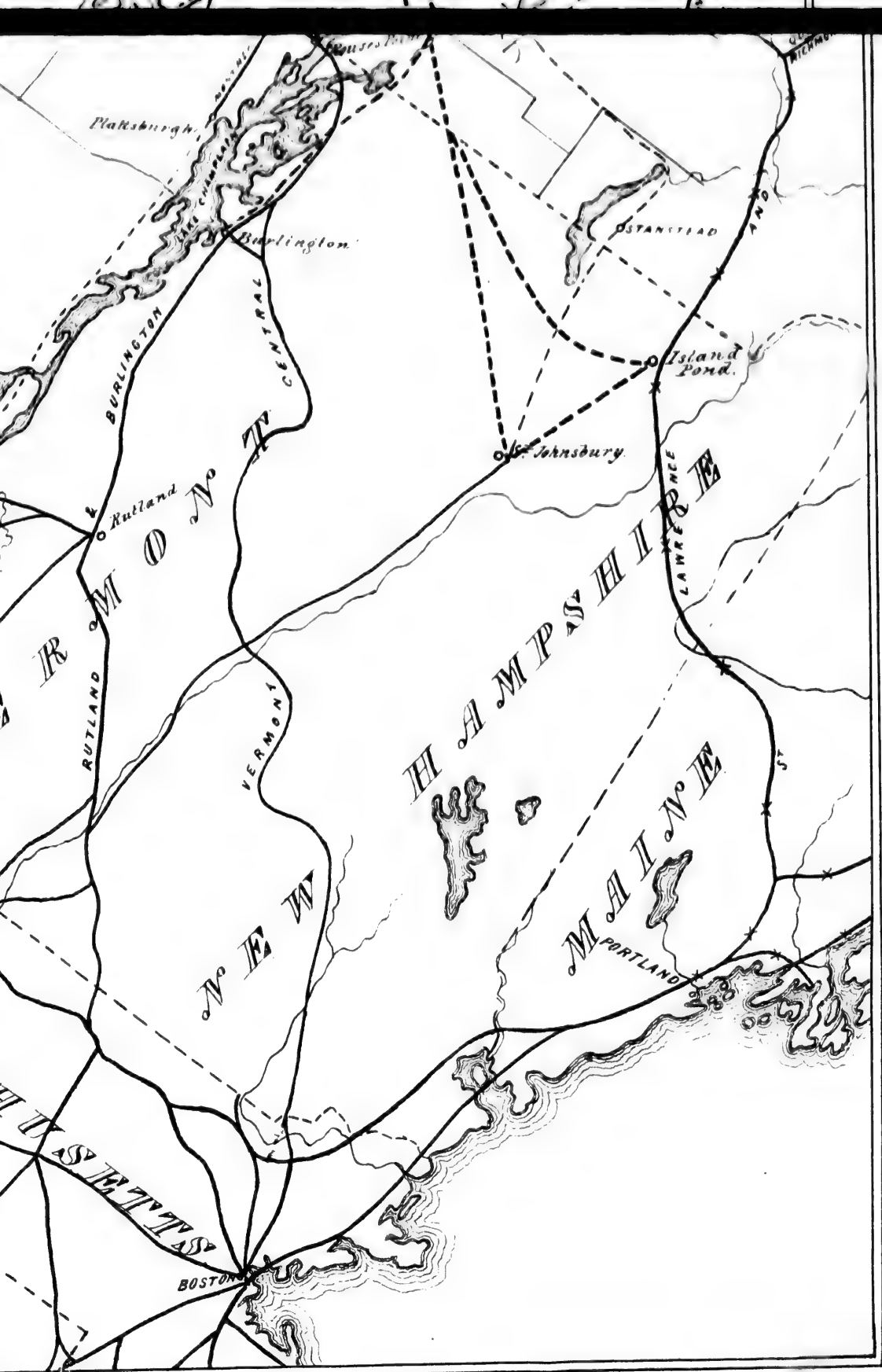


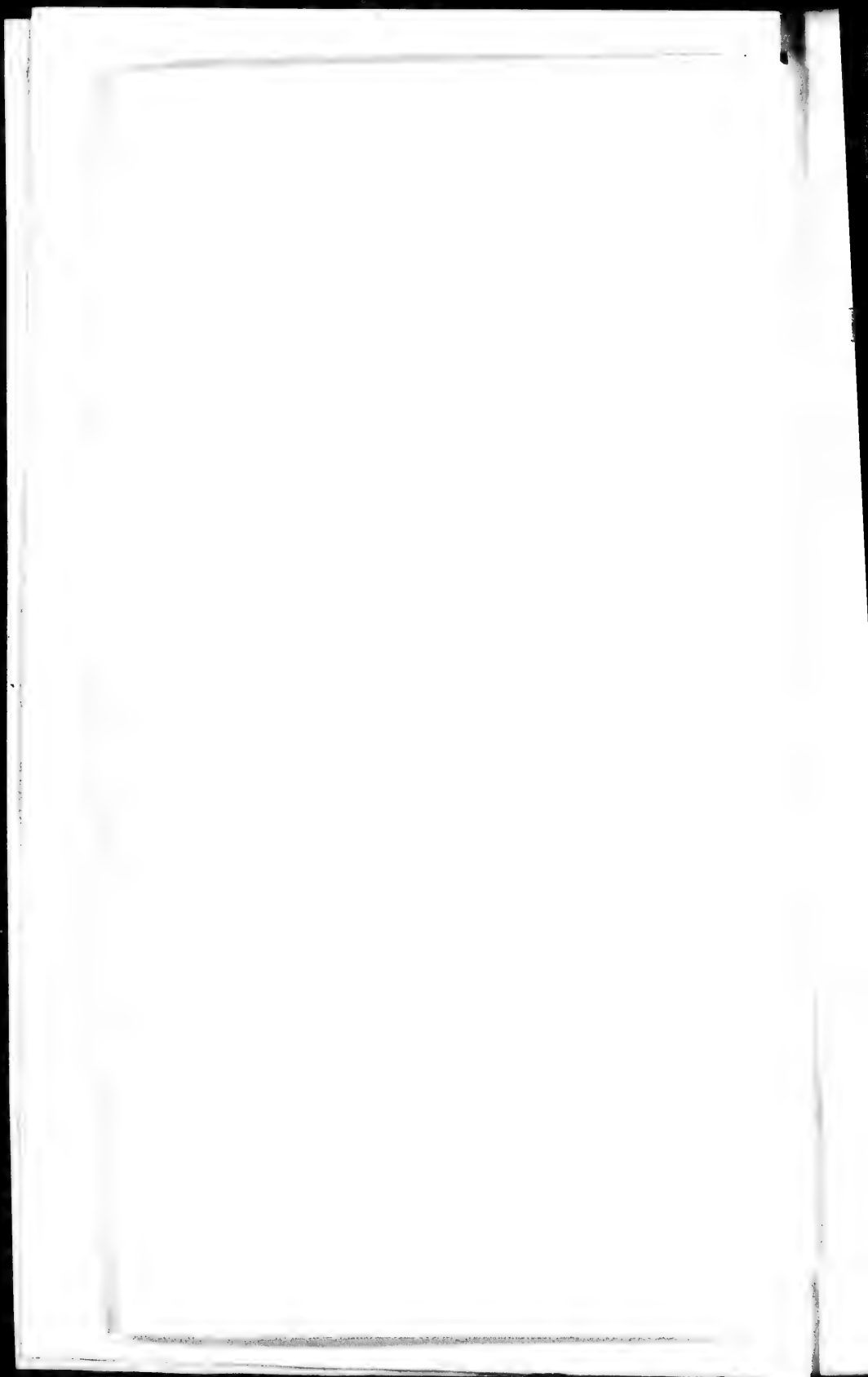






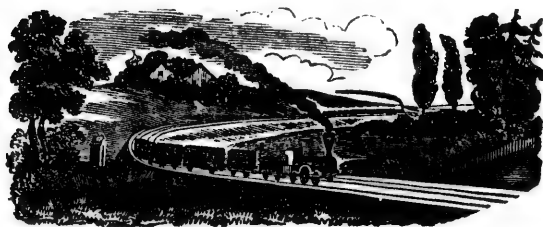






RAPPORT
DES
DIRECTEURS ET DU PRINCIPAL INGENIEUR
DE LA
COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER
DE LA
GRANDE JONCTION
DU
ST. LAURENT ET DE L'OUTAOUAIS.

9 MAI, 1853.



MONTREAL :
DE L'IMPRIMERIE DE JOHN LOVELL, RUE ST. NICOLAS.
1853.



RAPPORT DES DIRECTEURS.

LES DIRECTEURS DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA GRANDE JONCTION DU SAINT-LAURENT ET DE L'OUTAOUAIS, en mettant sous les yeux des Actionnaires et du Public le Rapport de leur principal Ingénieur, se prévalent de l'occasion pour donner un sommaire et une explication succincte de l'origine, du progrès et de la présente perspective de leur entreprise.

La charte d'incorporation, en vertu de laquelle cette Compagnie existe, a été obtenue de la Législature, en 1850, par la Compagnie du Chemin de Fer de Montréal et La Chine, avec l'intention d'étendre le chemin de fer qu'elle avait alors en opération, dans la direction de Prescott. La charte, qui est on ne peut plus libérale, autorisait la Compagnie à construire un Chemin de Fer allant de quelque endroit ou "point convenable, dans la " Paroisse de La Chine, à quelque point à Prescott, ou " aussi près qu'il serait convenable ou commode, de Prescott, dans le Haut-Canada, soit dans la direction de " Sainte-Anne, Vandreuil, Rigaud, et vers Hawkesbury, " et de là à quelque point, à Prescott, ou aussi près qu'il " serait commode, de Prescott, ou dans la direction de " Saint-Eustache, Saint-André, Grenville, et de là à quelque point, à Prescott, ou aussi près qu'il serait commode, " de Prescott sus dit, dans quelque ligne que ce soit que

“ la dite Compagnie pourra trouver la plus convenable.”
L'Acte autorise aussi la Compagnie à construire et employer des bateaux à vapeur en rapport avec son chemin sur l'une ou l'autre, ou l'une et l'autre des rivières Saint-Laurent et Outaouais.

Le fonds capital de la Compagnie est fixé par l'Acte à £750,000, courant, ou environ £7,000, par mille de chemin, et elle est autorisée à emprunter une nouvelle somme de £750,000, et à en payer un taux d'intérêt aussi élevé que celui de 8 pour cent, s'il est exigé.

L'Acte prévoit de plus :

1o. Que le chemin pourra être partagé en sections, et qu'une section quelconque pourra être faite et travaillée avant que d'autres sections soient commencées, et à cette fin, on pourra souscrire conditionnellement pour une section particulière.

2o. Les Directeurs pourront établir et régler, de temps à autre, les péages et impositions à percevoir pour le transport des effets et des passagers.

3o. Il est accordé à la Compagnie jusqu'au 10 Août 1856, pour commencer, et jusqu'au 10 Août 1863, pour compléter son chemin.

4o. Toutes Corporations, ecclésiastiques ou civiles, sont autorisées à prendre des actions dans la Compagnie, ou à lui prêter de l'argent.

5o. Un nombre compétent des Directeurs est autorisé à unir, relier, ou acheter tout autre Chemin de Fer qui est maintenant, et qui pourra être ci-après incorporé ou privilégié, dans une partie quelconque du pays, entre Montréal et Prescott, et à augmenter encore, en conséquence, son fonds capital, jusqu'à la concurrence de celui du chemin acheté.

60. Enfin, l'Acte ne contient aucune disposition autorisant le Gouvernement à prendre possession du chemin, à quelque condition que ce soit, comme c'est le cas dans la charte de beaucoup d'autres Compagnies.

La charte ci-dessus décrite a été octroyée le 10 Août 1850, à la Compagnie du Chemin de Fer de Montréal et La Chine, mais cette Compagnie était trop occupée de l'extension de son chemin, à partir de Caughnawaga, pour se prévaloir des privilèges qui lui étaient accordés. L'agitation de la ligne de Tronc, ou principale, à Kingston et Toronto, qui eut lieu l'année suivante, tendit encore davantage à l'empêcher d'agir, en vertu de sa charte, jusqu'à ce que cette ligne fût placée définitivement.

Par anticipation, en apparence, ou prévision de ces éventualités, la Législature a disposé, dans la charte, que si la Compagnie de Montréal et La Chine n'avait pas la volonté, ou était incapable de continuer le chemin, il serait loisible à certains messieurs, y nommés, d'organiser une Compagnie indépendante, qui posséderait les pouvoirs et privilèges accordés par la charte, aussitôt que cette dernière aurait été abandonnée formellement par les Directeurs du chemin de Montréal et La Chine. Cet abandon ayant été fait formellement, la présente Compagnie a été organisée sans perte de temps, et en autant que la charte avait prévu l'extension du chemin existant de La Chine vers l'ouest, un des premiers actes de la nouvelle Compagnie a été de se prévaloir de cette disposition de la charte, faite exprès pour le cas, qui l'autorisait à relier d'autres chemins, et elle est entrée en arrangement par écrit avec la Compagnie du Chemin de Fer de Montréal et New-York, pour l'usage de la partie de son chemin qui se

trouve entre Montréal et La Chine, par lequel arrangement, la Compagnie du Chemin de Fer de la Grande-Jonction du Saint-Laurent et de l'Outaouais s'est assuré tous les avantages d'un *terminus*, ou terme, dans la ville de Montréal.

Les Directeurs prendront ici l'occasion de dire que pendant tout le cours de l'initiation et de l'organisation de cette Compagnie, ils ont reçu l'appui de la presse périodique, et, à ce qu'ils croient, de leurs concitoyens généralement, et leur projet a été accueilli avec satisfaction sur toute la ligne du chemin proposé. Le prospectus et les avis ont été imprimés dans les deux langues, et les Directeurs en appellent maintenant à ces documens, convaincus qu'aucun acte subséquent de la Compagnie n'a été, de quelque manière que ce soit, en contradiction avec les principes qui y sont énoncés.

Peu après l'élection des Directeurs et la nomination des Officiers, il s'est élevé à Montréal une opposition dans laquelle on trouvait à redire à la position de la Compagnie pour les raisons suivantes :

1o. On objectait que la charte autorisait seulement la construction d'un chemin partant de la paroisse de La Chine et remontant l'Outaouais, et que conséquemment ce chemin ne pouvait pas se terminer à Montréal.

En réponse à cette objection, les Directeurs diront qu'ils ont pris la charte telle qu'ils l'ont trouvée; que c'était alors la seule en existence, en vertu de laquelle une Compagnie de Chemin de Fer de l'Outaouais pût être organisée, qu'ils l'ont organisée en vertu de cette charte, avec l'entière approbation de la presse et du public de Montréal, et ont donné la plus complète publicité

à l'origine, à la nature et aux dispositions de cette charte. Il leur aurait donc été rendu plus de justice, si cette objection avait été faite plutôt qu'elle ne l'a été. Il a été entièrement obvié à cette objection ou difficulté, *qui était une conséquence nécessaire de l'indépendance de cette Compagnie*, par l'arrangement fait avec le chemin de fer de Montréal et New-York.

La seconde objection était que la route de La Chine détournerait le commerce de la ville de Montréal.

La réponse à cette objection se trouvera dans le Rapport du principal Ingénieur. Les Directeurs diront en outre, que si la charte avait été retenue et exécutée par la Compagnie de Montréal et New-York, on aurait pu prétendre qu'il avait été montré une préférence ou prédilection indue pour les connections méridionales de cette ligne ; mais cette Compagnie a mis la charte à la disposition des citoyens de Montréal, et une Compagnie indépendante ayant été organisée, cette dernière est à l'abri d'influences étrangères autant qu'elle pouvait l'être. A l'égard de la route de La Chine, comme route, les Directeurs sont convaincus que c'est la seule par laquelle un Chemin de Fer de l'Outaouais puisse entrer dans Montréal. Mais en même temps que les Directeurs croient qu'il est du véritable intérêt du chemin de s'assurer tous les avantages d'une communication non interrompue avec la ville de Montréal, ils n'oublient pas les autres intérêts dont ils sont les gardiens, et ils ne peuvent pas supposer qu'il existe, de la part des citoyens de Montréal, un désir de placer une grande voie de communication avec l'Outaouais sur un autre pied que celui d'une liaison ou correspondance libérale et éclairée.

La dernière objection faite était que le chemin devrait aller directement à Bytown, au lieu de toucher au commerce de l'Outaouais, à Kemptville. Les Directeurs prendront la liberté de renvoyer de nouveau au Rapport de l'Ingénieur pour une réponse pleine et complète. Cette Compagnie s'est proposé de se prévaloir des privilèges de sa charte, en liant son chemin avec celui de Bytown et Prescott, à ou près Kemptville, parce qu'une telle liaison avait été prévue, ces deux chemins ayant été incorporés en même temps, et parce que les deux chemins venant de Kemptville et Grenville respectivement vers Prescott, se rapprocheraient nécessairement l'un de l'autre, par une certaine distance, avant d'atteindre le dernier point. Ainsi donc, la jonction proposée ne pourrait pas créer la moindre contrariété entre ces chemins, non plus qu'avec la ligne du Grand Tronc.

Les Directeurs affirment donc avec confiance que les objections faites à la politique de cette Compagnie par certains particuliers de Montréal sont, non-seulement sans fondement, mais que les prétendues raisons d'opposition, sont, dans le fait, de forts argumens en faveur de l'importance et de la valeur du chemin. Il sera néanmoins à propos de faire allusion à la manière de voir et d'agir de ceux qui y sont opposés, et à son influence sur la position de cette Compagnie. Il fut signé, à Montréal, à Terrebonne et à Bytown, des pétitions demandant une charte pour un chemin qui partirait de la première ville par la route de l'extrémité du nord de la Montagne, et passant par le comté de Terrebonne, remonterait la rivière des Outaouais jusqu'à Bytown. Une telle route n'aurait pas couru sur les brisées de cette Compagnie,

chemin devrait
 ucher au com-
 Les Directeurs
 au au Rapport
 e et complète.
 aloir des privi-
 avec celui de
 parce qu'une
 chemins ayant
 que les deux
 le respective-
 écessairement
 vant d'attein-
 on proposée
 té entre ces
 l Tronc.

nce que les
 apagnie par
 lement sans
 opposition,
 ur de l'im-
 néanmoins
 r et d'agir
 nce sur la
 Montréal,
 andant une
 ière ville
 Montagne,
 nterait la
 elle route
 mpagnie,

quand même il y aurait eu quelque raison probable de croire qu'elle serait mise en opération. Mais lorsque le nouveau projet de loi fut imprimé, les Directeurs de cette Compagnie furent surpris de voir que, quoique le préambule décrivit une telle route comme étant l'objet de la demande des pétitionnaires, les dispositions du projet donnaient aux personnes privilégiées le pouvoir de construire un chemin entre Montréal et Bytown, *sur toute route qui pourrait être jugée convenable*. En même temps que cette Compagnie ne pouvait qu'être flattée de voir que sa ligne avait été jugée digne d'être adoptée dans les dispositions de la charte de la nouvelle Compagnie, les Directeurs sentirent qu'il était de leur devoir envers les actionnaires, de s'opposer à une mesure qui aurait autorisé la Compagnie de Montréal et Bytown à placer sur sa ligne la trace précise de cette Compagnie, jusqu'à Grenville. C'est ce qu'ils ont fait avec succès ; mais ils ont renoncé à toute opposition, à condition que la nouvelle Compagnie s'en tiendrait à la route qu'elle avait demandée par sa pétition, savoir : " Par l'extrémité du nord-est de la Montagne et à travers le comté de Terrebonne." Cet amendement, ou changement, a eu lieu en conséquence ; mais avenant le cas où le Pont du Saint-Laurent serait placé beaucoup au-dessus de son site proposé, la ligne de Terrebonne a été autorisée à abandonner son entrée dans Montréal, et à atteindre le pont, en reliant la ligne du Grand Tronc, à La Chine ou au-dessus. L'occurrence de cette éventualité éloignée mettrait la ligne de Terrebonne en concurrence avec cette Compagnie pour le commerce de Saint-Eustache seulement : pour tous les autres points, la supériorité

de la direction ou du caractère de la Grande-Jonction du Saint-Laurent et de l'Outaouais mettrait au défi toute rivalité. Mais il y a tout lieu de supposer que le commerce de Terrebonne cherchera la ligne de cette Compagnie, par un reliement à Saint-Eustache, plutôt que d'encourir les frais non nécessaires d'une autre ligne entre ce point et La Chine.

Laissant de côté cette dissension malheureuse, mais temporaire, comme ils s'en flattent, survenue dans la ville de Montréal, les Directeurs félicitent les actionnaires et les citoyens de l'approbation cordiale et de la faveur avec lesquelles cette entreprise a été accueillie par les districts agricoles situés le long de la ligne.

Le Conseil de Comté des Comtés Unis de Stormont, Dundas et Glengary ont offert de souscrire £50,000 au Fonds de cette Compagnie, si une route particulière était adoptée. Suivant cet exemple, le Conseil des Deux-Montagnes a passé une résolution à l'effet de prendre des actions au montant de £100,000 dans ce chemin, et il s'est adressé au parlement pour être autorisé à le faire. Les habitants du comté de Prescott ont exprimé par vote, à une assemblée publique, la volonté de souscrire pour £15,000, et finalement, trois townships, Lochiell, Finch et Winchester, sur la ligne entre Hawkesbury et Kemptville, ont souscrit, dans la forme légale nécessaire, £34,000 dans le Fonds de cette Compagnie.

Les villes de Perth, Merrickville et Kemptville ont, en conséquence de l'organisation de cette Compagnie, demandé une charte pour un chemin de fer reliant ces villes, et les mettant ainsi en communication directe avec Montréal.

Il ne reste plus aux Directeurs qu'à annoncer que les explorations préliminaires ont été complétées jusqu'à Grenville, et que les explorations pour location sont presque achevées. Le résultat est des plus favorables, en autant qu'il n'y aura pas de gradation allant à trente pieds par mille : les ouvrages en terre sont de la sorte la moins difficile, et à l'exception de la traverse de l'Outaouais, les structures mécaniques sont en petit nombre et de peu d'importance.

En vertu des dispositions de leur charte, les Directeurs se sont décidés à prendre la section de la ligne entre La Chine et Grenville, qui court à travers Saint-Eustache, et de là par le centre du comté des deux-Montagnes, jusqu'à Saint-André, Carillon, Chatham et Grenville.

L'examen préliminaire de la route entre la rivière des Outaouais et Kemptville a aussi été commencé. Cette section sera entreprise aussitôt que l'action des municipalités, le long des routes, sera définitivement connue ; pourvu que cette section (comme il y a tout lieu de le croire,) encourage la Compagnie à procéder ultérieurement, à présent, en vertu de sa charte.

Le tout néanmoins respectueusement soumis.

WM. F. COFFIN,

Président.

**CHEMIN DE FER DE LA GRANDE JONCTION
DU SAINT LAURENT ET DE L'OUTAOUAIS.**

Président:

WM. F. COFFIN, Ecr.

Vice-Président:

L. H. HOLTON, Ecr.

Directeurs:

HON. PETER MCGILL.

HON. THOS. MCKAY.

HON. JOHN YOUNG.

HON. CHAS. WILSON.

WM. MOLSON, Ecr.

JOHN TORRANCE, Ecr.

WM DOW, Ecr.

D. L. McPHERSON, Ecr.

DAVID DAVIDSON, Ecr.

JOHN MCKINNON, Ecr.

H. H. WHITNEY, Ecr.

Secrétaire:

G. F. COCKBURN, Ecr.

Ingenieur en chef:

THOS. C. KEEFER, Ecr.

Conseil:

A. CROSS, Ecr.

Banquiers:

LA BANQUE DE MONTREAL.

JONCTION
AOUAIS.

CHEMIN DE FER DE LA GRANDE JONCTION

DU

ST. LAURENT ET DE L'OUTAOUAIS.

RAPPORT DE L'INGENIEUR.

AU SECRETAIRE DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER
DE LA GRANDE JONCTION DU SAINT LAURENT ET DE
L'OUTAOUAIS.

MONSIEUR,

J'ai l'honneur de faire rapport de l'achèvement de l'EXPLORATION du Chemin de Fer de la Grande Jonction du Saint-Laurent et de l'Outaouais, jusqu'à Carillon. La compagnie était en possession d'examens détaillés des sections situées entre La Chine et Saint-Eustache, par une route, et entre Carillon et Grenville, par pas moins de trois lignes. La présente exploration a donc été dirigée au reliement de Saint-Eustache et de Carillon (ce qui a été fait par deux lignes,) comme aussi à l'examen d'une ligne de Montréal à Saint-Eustache par la route du côté du Nord-est de la Montagne. Ce dernier examen a été entrepris à l'effet de constater si cette route serait préférable à une route qui passerait par La Chine, afin que, si les circonstances rendaient l'adoption d'un tel plan désirable, la Compagnie pût prendre des mesures pour l'altération nécessaire de sa charte, et que, s'il en était autrement, le public fût convaincu que l'adoption de la route méridionale, par La Chine, n'avait pas été adoptée sans due considération et raisons valables.

Comme on a trouvé à objecter à la route pour l'approche de l'autre terminus du chemin, savoir celui de Kemptville, j'eus instruction de rapporter à la Compagnie s'il lui serait avantageux de changer sa ligne, en amendement sa charte de manière à faire que Bytown fût le terminus.

Après que j'eus reçu mes instructions, les partisans d'une route de Montréal et Bytown, par Terrebonne, ont obtenu une charte qui les autorise à mettre leurs vues à effet. Cette Compagnie est donc libérée des importunités ou tracasseries qui accompagnent toujours la location de tout chemin de fer important. Il est dans l'ordre, que les personnes qui sont en faveur d'une route et d'une politique différentes de celles pour lesquelles cette Compagnie tient, s'efforcent de mettre leurs vues à effet, plutôt que de vouloir se saisir des deux extrémités du Chemin de Fer de la Grande Jonction du Saint-Laurent et de l'Outaouais, et de n'en faire plus qu'un projet de peu d'importance et entièrement différent.

En tentant d'exécuter un grand projet, tel que le présent, reliant différentes localités qui ont des idées différentes et peut-être contraires, quant à leurs propres intérêts, on ne peut pas supposer que les vues d'une partie seulement des particuliers intéressés à la chose soient adoptées par les autres contributeurs pour l'entreprise. Les intérêts des villes et des campagnes devraient être identiques ; mais si malheureusement, en conséquence de trop hautes prétentions de la part d'un des partis, ces partis sont comme rangés en bataille, l'un contre l'autre, il en résulte un tort essentiel, qui retombe avec le plus de gravité sur le plus faible des deux. Il s'en suivrait donc un mal extrême, si, en conséquence d'un acte quelconque des citoyens de Montréal, les districts agricoles sur lesquels il compte, étaient portés à croire que le monopole exclusif de leur commerce serait tenté dans cette ville, au moyen de routes forcées, et d'ar-

route pour l'ap-
savoir celui de
à la Compagnie
igne, en amen-
town fût le ter-

, les partisans
Terrebonne, ont
e leurs vues à
les importuni-
ours la location
ns l'ordre, que
e et d'une po-
cette Compa-
à effet, plutôt
s du Chemin
aurent et de
rojet de peu

que le pré-
idées diffé-
propres inté-
d'une partie
chose soient
reprise. Les
t être iden-
onséquence
n des par-
taille, l'un
el, qui re-
e des deux.
onséquence
l, les dis-
t portés à
ree serait
es, et d'ar-

rangemens incommodes ou inconvenables, quant au ter-
minus. Il ne serait pas d'une bonne politique de faire un
tel avou de faiblesse, ou d'admettre quelque chose
d'aussi déroatoire au juste orgueil de chaque citoyen
que le serait, de la part de la métropole commerciale du
Canada, de la plus grande cité de l'Amérique Britan-
nique du Nord, la tentative de forcer un chemin de fer à
entrer dans ses faubourgs, derrière une montagne, dans
le but avoué d'éviter le commerce d'un village Sauvage,
qui n'est pas à dix milles de son port. Le manque de
politique qu'il y aurait à aliéner les sentiments des dis-
tricts agricoles gît dans le fait que Boston et New-York
ne leur sont pas seulement ouverts comme marchés, mais
que ces deux villes font des efforts extraordinaires pour
établir un trafic direct avec chaque ville provinciale du
Canada, s'appant par là les fondemens sur lesquels la
prospérité de cette cité doit être appuyée. Il est évident
aussi que les districts agricoles ne partageront pas les
craintes mal fondées, conçues par quelques-uns, de voir
le commerce de cette ville détourné de son cours.
Ils sont assez attentifs à leurs propres intérêts pour s'ap-
percevoir que si La Chine leur donne un choix de mar-
chés, ou même le plus léger semblant d'avantage, ce
serait *pour eux* le plus fort argument en faveur de cette
route.

Ces remarques ne sont pas faites dans le but de dé-
crier la ligne proposée de chemin de fer reliant la partie
du nord de cette ville avec Terrebonne et Bytown, (qui,
s'il est praticable, est de lui-même un projet louable),
mais dans celui de défendre la route de la Compagnie
du chemin de fer de la Grande Jonction du Saint-Lau-
rent et de l'Outaouais, qui a été attaquée comme tendant
à détourner le commerce de Montréal, au moyen de la
traverse de Caughnawaga; accusation également ap-
plicable au Grand Tronc, ou à tout autre chemin à lisses
qui est forcé par la formation naturelle de l'île et la

montagne de Montréal, à entrer dans cette ville, par la route méridionale ou de La Chine. Cette accusation a été retirée, en fait, par l'amendement de la charte de la ligne de Terrebonne, faisant que cette ligne puisse, à certaines conditions, embrasser les facilités fournies par la route de La Chine. En vertu de cet amendement, la ligne de Terrebonne peut, jusqu'à une certaine étendue, être amenée en concurrence avec cette Compagnie, et comme cette ligne a prétendu à une faveur spéciale de la part des citoyens de Montréal, en proposant de les mettre à l'abri de la rivalité de Caughnawaga, par un terminus du côté du nord-est de la Montagne," il est à présumer que si elle abandonne cette route pour une autre passant par La Chine, les deux projets se présentent sur le même pied devant cette ville.

On pourra néanmoins insister que la Compagnie de la Grande Jonction du Saint-Laurent et de l'Outaouais se propose de relier l'ancien chemin de La Chine, afin d'entrer dans la ville, et qu'elle s'identifie par là avec les intérêts de Caughnawaga dans ce chemin, au préjudice de Montréal.

Les articles du contrat passé récemment entre ces deux compagnies assurent une indépendance complète à la Compagnie de la Grande Jonction du Saint-Laurent et de l'Outaouais, en la mettant en état de courir dans la cité et hors de la cité avec la même facilité que le Chemin de La Chine, et à des conditions bien plus favorables que l'alternative de construire une trace ou voie indépendante.

Toute considération de prudence dicterait l'épargne de l'argent en mains, en faisant usage d'une voie qui n'est pas présentement à moitié employée, au moyen d'une rente, plutôt que de déboursier plus de £100,000, dès le début d'une nouvelle entreprise (exigeant toutes ses ressources disponibles) pour atteindre le même objet.

La Compagnie de la Grande Jonction du Saint-Laurent

ette ville, par la
ette accusation a
e la charte de la
e ligne puisse, à
ilités fournies par
amendement, la
ertaine étendue,
e Compagnie, et
eur spéciale de
proposant de les
awaga, par un
agne," il est à
route pour une
ets se présentent

ompagnie de la
l'Outaouais se
hine, afin d'en-
là avec les in-
au préjudice

ment entre ces
nce complète à
Saint-Laurent
tat de courir
e facilité que
s bien plus fa-
trace ou voie

ait l'épargne
voie qui n'est
moyen d'une
0,000, dès le
tutes ses res-
objet.
aint-Laurent

et de l'Outaouais aurait pu demander l'autorisation de construire une voie indépendante, et elle l'aurait obtenue avec autant de facilité qu'elle a été accordée aux Compagnies de Montréal et Kingston et du Grand Tronc ; mais une telle proposition aurait fait voir une extravagance de conduite probablement peu capable d'attirer de la confiance de la part des municipalités qui devaient être invitées à aider à l'entreprise, et qui, loin de porter envie à La Chine, préférèrent une route, que, d'après de hautes autorités de Montréal, elles peuvent regarder comme devant leur donner un marché supérieur.

Mais si la ligne de Terrebonne se prévaut de sa forme amendée, et devient une branche du Grand Tronc, à La-Chine ou au-dessus, sous quel rapport est-elle plus qu'une autre un projet de Montréal ? Si l'une est sous l'influence de la route de Caughnawaga, l'autre est sous la double influence du Grand Tronc et de celle de Saint-Lambert. Le pont fera que les effets de commerce destinés pour New-York et Boston seront transférés à Saint-Lambert, au lieu de l'être à La Chine. Sous ce point de vue de l'affaire, le projet de construire un chemin de fer dans le but de mettre le commerce de l'Outaouais à l'abri de la concurrence d'Ogdensburg, dégénère en une rivalité entre deux compagnies du côté du sud du Saint-Laurent, pour la part du lion dans le transport de ce fret. C'est tout simplement le passage d'une rivalité bien connue, maintenant en existence du côté du sud, au côté du nord du Saint-Laurent.

Si la Grande Jonction du Saint-Laurent et de l'Outaouais est regardée comme une branche du chemin de Montréal et New-York (le plus grand comme une branche du plus petit, ce qui est absurde), à plus forte raison, la ligne de Terrebonne, dans sa forme amendée, doit-elle être regardée comme une branche des chemins du Grand Tronc et du Champlain et du Saint-Laurent. La première ligne a cet avantage qu'elle n'offre qu'un moyen

de détourner le commerce, tandis que la dernière en offre au moins deux. Le passage de la large à l'étroite jauge aura lieu soit à LaChine, soit à Saint-Lambert : l'un de ces points est par chemin à lisses réellement aussi près de la ville que l'autre, et il est difficile de voir que l'un ou l'autre ait droit à la préférence, aux yeux des citoyens qui n'ont pas d'intérêts dans ces localités.

La présomption est donc, en supposant que l'état de dépendance imputé à la Compagnie de l'Outaouais soit réel, que les intérêts de Montréal sont aussi sûrs dans les mains de la Compagnie de Montréal et New-York, composée de ses propres citoyens, et ayant un terminus au moins dans cette ville, que dans celles de la Compagnie du Grand Tronc, que ses intérêts induiraient (en autant qu'elle pourrait maîtriser la direction du fret), à porter tout plus loin, et à faire de la Pointe-Lévi ou de l'Isle Verte son port de mer, au lieu de Montréal.

Je ne suis pas entré dans ces comparaisons de position, parce que j'y attache de l'importance, ou parce que je crains que le commerce *qui appartient légitimement à cette ville*, une fois établi sur l'île de Montréal, en soit détourné par le fait qu'il existe ici une traverse ou là un pont, ou qu'un chemin de fer entre dans un faubourg particulier, ou laisse la ville par une rue particulière. On ne peut retenir pour Montréal le commerce d'un district comme celui de l'Outaonais, qui, (au moyen d'Ogdensburg,) peut choisir son marché, qu'en faisant qu'il soit de l'intérêt de ce district de commercer ici. Il y a peu d'idées sentimentales dans le commerce ; la piastre républicaine l'emportera dans la balance sur la demi-couronne britannique. Nous possédons les avantages de la proximité, de l'affinité des intérêts sociaux et politiques, et ce n'est que par une entière négligence ou une mauvaise politique, que nous pouvons être dépouillés de ce qui est aussi sûrement à notre portée que le sont les faubourgs de Boston, de New-York, ou de Lon-

dernière en offre
à l'étroite jauge
Saint-Lambert : l'un de
tient aussi près
à voir que l'un
des citoyens

que l'état de
de l'Outaouais
est aussi sûrs
Montréal et New-
ayant un ter-
celles de la
ts induiraient
tion du fret),
de Lévi ou de
Montréal.

ons de posi-
tu parce que
ilimement à
Montréal, en soit
verse ou là
un faubourg
particulière.
de d'un dis-
moyen d'Og-
disant qu'il
i. Il y a
la piastra
la demi-
avantages
ux et po-
gence ou
dépouil-
e que le
de Lon-

dres, pour ces villes. En offrant les facilités d'un chemin de fer, et les marchés plus avantageux qui doivent s'en suivre, à un district qui est en état d'en maintenir un, et qui en même temps ne possède aucun moyen de communication aussi avantageux, nous ne pouvons manquer d'assurer son commerce à un tel chemin.

Croyant qu'à moins qu'un marché domestique ne soit offert immédiatement au commerce de l'Outaouais, par un chemin de fer communiquant directement avec cette ville, ce commerce ira à Ogdensburg, je me propose de considérer sur quelle route il y a le plus à compter pour atteindre cet objet, et quelle sera la plus aisée à construire. C'est une question de la plus grande importance pour cette ville, et qui doit être traitée sans égard aux intérêts des propriétaires de terres situées sur les routes concurrentes, ou à la rivalité des compagnies de chemins de fer.

Si le marché de Canguawaga l'emporte sur celui de Montréal, nul effort de la part de ce dernier ne pourra empêcher que le commerce des Deux-Montagnes, &c., n'atteigne le premier. La route entre eux est favorable, et il ne faut rien de plus pour produire le résultat inévitable. J'ai dit que j'attachais peu d'importance à la supposition que des compagnies de chemins de fer pourraient détourner de Montréal le commerce de l'Outaouais, *quand une fois il s'est dirigé vers ce point* : s'il est destiné pour Montréal, il y viendra ; s'il n'est pas destiné pour ce marché, Montréal ne s'en trouvera sûrement pas plus mal, qu'il gagne le sud par la voie de La Chine ou de Saint-Lambert, au lieu de celle d'Ogdensburg ; au contraire, Montréal pourra espérer de retirer quelque chose de plus qu'un avantage incidentel, d'un commerce amené si près de lui. Le chemin à lisses, qui est simplement un roulier, ne contrôle la route de l'exportation et de l'importation que quand il n'y a pas concurrence, mais dans le cas présent, c'est celui qui embarque le fret,

ou qui en est propriétaire, qui décide s'il l'enverra à Montréal, ou par la voie de Montréal, au sud, plutôt que par celle d'Ogdensburg.

Je considère que les affaires de La Chine et Caughnawaga, de Saint-Lambert et Longueuil, seront aussi véritablement les affaires de Montréal, que les affaires de Brooklyn et Jersey-City sont celles de New-York. Le principal terminus du grand chemin de New-York et Erié est Piermont, à plusieurs milles de la ville, sur l'Hudson. Autant vaudrait qu'une mère fut jalouse de son enfant que Montréal de La Chine. Au lieu de cette guerre de Turc à Maure, la vraie politique de cette ville serait d'encourager tous ces terminus, et d'en faire des faubourgs florissant, afin de pouvoir compter sur des consommateurs nationaux, au lieu d'étrangers. Il n'y a pas de cité florissante qui ne soit environnée de villages, et nulle société intelligente ne regardera ces espèces de faubourgs comme des rivaux; au contraire, si les rejetons prospèrent, leur prospérité doit réagir sur la tige-mère, jusqu'à ce qu'ils deviennent unis au-dedans d'une borne ou enceinte commune.

Jé me propose de faire voir pourquoi cette Compagnie ne devrait pas chercher à entrer dans la ville par l'extrémité du nord-est de la montagne, ou changer son cours de Grenville à Bytown, préférablement à Kemptville, et de plus, que la route proposée pour la Grande-Jonction du Saint-Laurent et de l'Outaouais est inattaquable sous le rapport de l'excellence de caractère et de l'économie de construction; que sa perspective commerciale est, on ne peut plus belle, son exécution, sous le point de vue pécuniaire, plus facile, et son influence sur le commerce et le progrès de Montréal plus étendue et de plus de valeur que toute autre route qui a été proposée, ou qu'on pourrait proposer pour s'assurer le commerce de l'Outaouais.

En examinant une route partant de Montréal par l'ex-

s'il l'enverra à
au sud, plutôt

ine et Caughna-
ont aussi vérita-
les affaires de
New-York. Le
New-York et
ville, sur l'Hud-
jalouse de son
de cette guerre
tte ville serait
des faubourgs
es consumma-
n'y a pas de
e villages, et
s espèces de
, si les reje-
sur la tige-
dedans d'une

e Compagnie
lle par l'ex-
changer son
at à Kempt-
la Grande-
est inatta-
ctère et de
ve commer-
on, sous le
influence
us étendue
qui a été
assurer le

l par l'ex-

trémité du nord-est de la montagne, je me sentis restreint à la plus courte ligne possible, en autant que l'examen était exposé à une comparaison avec la route de La Chine. Il m'a donc tiré des lignes sur lesquelles il suffisait de jeter un coup d'œil pour en reconnaître l'inaptitude ; mais comme il avait été affirmé que la terre de Logan offrait une route praticable, et comme je savais très bien qu'à moins qu'il ne fût fait actuellement un examen de toute route possible plus courte que celle qui avait été adoptée, on ne manquerait pas d'y trouver à redire, je commençai par tirer une ligne partant de la rue de la Visitation, à son intersection avec la ligne de la rue Graig prolongée, en remontant la coulée de la terre de Logan. Il a été dit dans les gazettes, qu'il avait été découvert sur cette ferme un point qui n'était que de 66 pieds au-dessus de la rue Graig. Du réservoir de la Côte à Baron à la barrière de péage du chemin Papineau, le niveau du terrain est très uniforme, et à 130 pieds au-dessus du port, ou 100 pieds de la rue Craig, au marché Viger. La partie de la terre de Logan qui est au-dessus de la côte est à 100 pieds, au lieu de 66 pieds au-dessus de la rue Craig, et au-delà de cette ferme il y a une nouvelle élévation de 60 pieds à rencontrer, avant d'atteindre le sommet, aux carrières. Le point culminant, sur cette route est de 194 pieds au-dessus du port, et la route comprend des grades excédant 70 pieds par mille, qui ne peuvent être atteints que par des excavations et des levées de 20 pieds.

La seconde ligne, partant du même point, traversait le chemin Papineau, au pied de la colline située au-dessous de la barrière de péage et atteignait le chemin de la Côte de la Visitation à trois quarts de mille au nord de la Jonction de ces deux chemins. Sur cette ligne, le sommet est à 190 pieds au-dessus du port, et les grades ont plus de 70 pieds avec 20 pieds d'excavations et levées.

La troisième ligne remontait la côte, à environ un demi-mille au nord du chemin Papineau, et traversait le

chemin de la Côte de la Visitation à environ un demi-mille au nord-est de la deuxième ligne. Sur cette ligne, le sommet est de 188 pieds, mais les grades sont réduits à 51 pieds, avec excavations et levées, comme ci-dessus.

Il était évident par l'inspection, qu'aucune des lignes décrites ci-dessus n'aurait été même examinée par un ingénieur qui se serait proposé de conduire un chemin hors de cette ville, par l'extrémité du nord-est de la montagne, parce que si cette route avait été une fois adoptée décidément, une ligne à grades favorables et à sommet peu élevé aurait été choisie, par la même raison que le Grand Tronc allonge sa route entre Sainte-Anne et Montréal, en passant autour des côtes, par La Chine, au lieu de tenter de les monter, et de venir directement par Monkland et par les rues Dorchester ou Sherbrooke. Les trois premières lignes décrites ci-dessus n'ont donc pas été examinées dans l'attente qu'elles se trouveraient praticables, mais dans le but de faire cesser tout débat ou mouvement ultérieur à leur égard. Ni les grades ni les sommets ne sont insurmontables, mais comme on peut les éviter en allongeant la ligne, ils cesseraient d'être nécessaires ou inévitables, et l'on ne s'en occuperait plus sérieusement, après que la question d'une route rivale aurait été décidée. La principale raison pourtant, de rejeter ces lignes, c'est la *position des grades* et des courbures, plutôt que leur force. Le chemin de fer devrait avoir, au principal terminus, une approche d'un mille ou plus, qui fût assez de niveau pour le besoin ; mais chacune de ces lignes, pour pouvoir se porter au-dessus de l'éperon de la montagne, doit partir d'au-dehors des limites de la cité, avec des grades variant de 50 à 70 pieds, et avec des courbures au pied de ces "grades."

Une quatrième ligne a été alors tirée sur la route la plus courte qui se pût trouver, pour atteindre une ligne d'un certain caractère, une ligne sur laquelle les grades n'excéderaient pas 40 pieds, au moyen d'excavations et de

un demi-mille
cette ligne, le
nt réduits à 51
ci-dessus.

ne des lignes
minée par un
e un chemin
est de la mon-
e fois adoptée
et à sommet
raison que le
inte-Anne et
r La Chine,
directement
Sherbrooke.

n'ont donc
trouveraient
r tout débat
s grades ni
comme on
cesseraient
s'en occupe-
d'une route
pourtant, de
et des cour-
evrait avoir,
lle ou plus,
is chacune
s de l'épe-
des limites
0 pieds, et

la route la
une ligne
les grades
tions et de

levées de 20 pieds. Cette ligne court nord 10° est, l'espace de trois milles, en partant de la rue de la Visitation, avant de monter la côte. Tournant alors au nord-ouest, elle atteint le chemin de la Côte de la Visitation, à environ 2 milles au nord de la rencontre de ce chemin avec le chemin Papineau. Le sommet, sur cette ligne, se trouve à la côte Saint-Michel, et il est élevé de 140 pieds au-dessus du port. Le point où une telle ligne peut tourner autour du flanc du nord-est de la montagne, est à environ cinq milles au nord de la Place-D'Armes. La distance entière à Saint-Eustache par le côté du nord-est de la montagne, en partant de la Place D'Armes, comme centre de la ville, sera plus grande que celle qui, partant du même point, passera du côté du sud-ouest de la montagne, dans la paroisse de La Chine. Le point culminant, par la route du nord, est de 40 pieds plus élevé, et le plus grand grade est trois fois plus ardu que par la voie de La Chine.

A l'égard de la question générale d'un terminus à l'extrémité du nord-est de la Cité pour le chemin de l'Ouataouais, l'examen fait montre que d'un point central quelconque de la ville, cette route serait plus longue, inférieure quant aux grades, et plus coûteuse à construire, mille pour mille, que celle qui passerait par La Chine. Le terminus pour les passagers ne pourrait pas être placé au-delà du marché Viger, et pour atteindre ce point, il faudrait acheter le droit de passage par 1½ mille des propriétés de la ville, coupant les lots diagonalement, avant qu'il pût être fait usage d'aucune rue. Un terminus pour fret devrait relier la navigation, et à cette fin, il faudrait conduire une branche à la baie d'Hochelaga (pied du courant), et y construire les quais nécessaires. Ces quais seraient sujets à l'inconvénient d'être submergés, l'hiver, et ne seraient pas, conséquemment, adaptés à des magasins permanents, sans lesquels tous quais de chemins à lisses sont de peu de valeur.

Comme pourtant le pont doit être au-dessus du port, et

le terminus général des chemins de fer, à la Pointe Saint-Charles, tout chemin de fer entrant dans la ville par le nord doit relier ces points, et dans ce cas, il deviendra inutile de construire un terminus pour fret à Hochelaga, parce que la Pointe Saint-Charles offre pour cette fin de bien plus grandes facilités. A la Pointe Saint-Charles, les chantiers, bassins et magasins permanents peuvent être disposés de manière à communiquer avec des traces de chemins de fer, toutes au-dessus des glaces soulevées de l'hiver. En partant de cette pointe, la route de La Chine est de deux milles plus courte que celle du nord. Pour atteindre la Pointe Saint-Charles, le chemin doit être conduit du marché Viger, par la rue Craig, au commencement de la rue Saint-Antoine ; puis traversant la rue Saint-Bonaventure, et passant au nord de la station de La Chine, de manière à éviter le chemin de fer, sa route la plus courte serait de traverser la rue Saint-Joseph, un peu au-delà de la brasserie de Dow, et d'atteindre la jonction des rues du Séminaire et McCord. De la rue Craig à ce point, distance d'environ un demi-mille, la route doit être ouverte à travers des propriétés de ville de valeur. Le trafic, sur une telle route, ne pourrait se faire qu'au moyen de chevaux. Les traverses nombreuses et constantes, sur la ligne de la rue Craig, qui partage la ville presque également, ne permettraient pas d'y employer des locomotives. Cette considération seule devrait suffire pour induire la Compagnie à renoncer à toute idée d'entrer dans la ville par le nord ; mais à part de ce fardeau imposé au commerce, et sans mettre en ligne de compte la plus grande longueur et l'infériorité des grades de cette route, il y a, à mon jugement, une raison concluante pour adopter celle de La Chine, et c'est le montant relatif des capitaux requis sur les deux routes.

Nulle considération d'utilité, de commerce ou de commodité ne rend la route du nord préférable. A tous égards, elle le cède à celle du sud ; mais on présume que la ville

la Pointe Saint-
 ns la ville par le
 as, il deviendra
 et à Hochelaga,
 our cette fin de
 Saint-Charles,
 anents peuvent
 avec des traces
 laces soulevées
 la route de La
 e celle du nord.
 e chemin doit
 Craig, au com-
 traversant la
 l de la station
 hemin de fer,
 la rue Saint-
 Dow, et d'at-
 et McCord. De
 un demi-mille,
 riétés de ville
 ne pourrait se
 rses nombreu-
 g, qui partage
 t pas d'y em-
 seule devrait
 r à toute idée
 art de ce far-
 en ligne de
 té des grades
 raison con-
 e'est le mon-
 routes.
 e ou de com-
 tous égards,
 e que la ville

de Montréal favoriserait cette route par la crainte de celle de La Chine : je ne puis croire qu'après investigation, une majorité des citoyens de Montréal préféreraient une route par le nord ; mais si la prévention l'emportait sur la raison, le plus haut montant qu'on pourrait s'attendre à voir fourni, dans quelque circonstance que ce fût, par la ville de Montréal pour une telle entreprise, ne dédommagerait pas la Compagnie de ce qu'il faudrait déboursier de plus sur la route du nord que sur celle du sud, parce qu'il serait nécessaire de dépenser en achats de biens-fonds, &c., plus que Montréal ne contribuerait. Loin donc d'être en faveur de la route du nord, la Compagnie trouvera qu'il est de son intérêt de profiter de la trace déjà posée pour La Chine. Si ses moyens sont limités, elle trouvera que, sans aide de la part de Montréal, elle atteindra Saint-Eustache avec moins de difficulté, du côté de l'argent ; et si ses moyens sont considérables, il serait pour elle de la bonne politique de payer une forte contribution pour échapper aux désavantages de la route du nord.

On a insisté, au soutien de la route du nord, sur ce que l'île Sainte-Hélène est probablement un site convenable pour un pont. Un pont liant l'île Sainte-Hélène avec la ville doit être à 100 pieds au moins au-dessus de l'eau. Le pont serait donc inaccessible, de quelque point que ce fût, avant d'avoir été étendu au-dessus de la ville pour atteindre le niveau de la Côte à Baron, auquel point il ne pourrait pas du tout être atteint par le Grand Tronc, avec les grades et les courbures adoptés sur cette ligne. Pour tous les avantages que Montréal pourrait tirer d'un tel pont, il pourrait aussi bien être à La Chine, car aucun chemin de fer venant au niveau de nos rues ne pourrait l'atteindre en moins de distance. Les considérations qui précèdent suffisent pour faire voir l'absurdité du site de Sainte-Hélène, mais il peut être remarqué aussi que les piles nécessaires pour construire un pont de chemin

de fer, si elles étaient placées dans le courant Sainte-Marie, inonderaient nos quais, et de plus, qu'un pont ou un chemin de fer, pour être de quelque utilité à cette ville, doit être en liaison immédiate, et au niveau des affaires, avec nos magasins et notre port.

La seule raison donc qui puisse être alléguée en faveur d'une route septentrionale, est la supposition qu'elle détournerait moins le commerce de cette ville qu'une route qui passerait par La Chine. Il y a bien plus lieu de supposer qu'une route qui passerait à l'extrémité nord-est de la montagne, après avoir traversé Terrebonne, porterait le commerce de Montréal à Québec, qu'une route méridionale le porterait à Caughnawaga. Québec est le marché naturel des districts à bois de charpente et de construction; toutes leurs relations s'y trouvent. Les voyages occasionnés par le commerce du bois entre l'Outaouais et Québec, se font maintenant entièrement par Montréal, et sont une des ressources les plus importantes de nos hôtels, de nos bateaux à vapeur, de nos boutiquiers, et de nos charretiers. Québec n'a pas hésité à manifester le désir de pousser la ligne du rivage du nord jusqu'à l'Outaouais, *derrière* Montréal, et a heureusement refusé de participer au projet de la route du nord. Si Montréal aide à amener une ligne de l'Outaouais dans Terrebonne, le reliement entre une telle ligne et le chemin de fer du "rivage du nord," *par le nord de la rivière Jésus*, ne s'en suivra-t-il pas inévitablement, et le commerce de Québec et de l'Outaouais ne sera-t-il pas entièrement détourné de cette ville? Ainsi, nous perdrons un commerce qu'on sait exister, et dont nous avons senti l'avantage, en tentant d'éviter le mal imaginaire de voir un commerce que nous *ne possédons pas* fait par Caughnawaga.

Il ne sera construit aucun pont au-dessus des rapides de La Chine, et pour tout commerce traversant un pont, au-dessous de ce point, on ne peut pas supposer que la

ourant Sainte-
qu'un pont ou
utilité à cette
niveau des

guée en faveur
on qu'elle dé-
e qu'une route
is lieu de sup-
té nord-est de
me, porterait
e route méri-
Québec est le
rpente et de
ouvent. Les
a bois entre
entièrement
plus impor-
teur, de nos
l'a pas hésité
a rivage du
et a heureu-
la route du
ne de l'Ou-
e une telle
rd," par le
as inévita-
outaouais ne
le ? Ainsi,
r, et dont
er le mal
possédons

es rapides
un pont,
er que la

traverse de Caughnawaga pourra concourir avec un pont, s'il est dirigé libéralement, et l'on ne saurait prouver que Montréal retirerait plus de profit de ce qui passerait directement sur le pont, que si le trajet s'en faisait à La Chine.

Et puis, la tentative d'éviter La Chine par une route au nord, serait aussi vaine que mal avisée. Si une longue ligne de trafic est amenée au bas de l'Outaouais, il faut qu'elle passe à vingt ou vingt-cinq milles de La Chine, et si Caughnawaga offrait quelque attraction, la jonction serait inévitable, dès qu'il aurait été montré qu'elle est désirable.

Ayant examiné la question d'une route arrivant à Montréal de Grenville et Saint-Eustache, je passerai maintenant à celle de l'extension de la même route d'Hawkesbury vers l'ouest, dans le but d'obtenir la plus grande part dans le trafic de l'Outaouais, de même que la route la plus économique, et qui offre en même temps la plus grande somme d'aide municipale, unissant par là par un lien commun d'intérêt la plus grande population pour les pratiques, au chemin et à Montréal.

La proposition de faire de Bytown le terminus de la route, au lieu d'avoir en vue le commerce qui soutient Bytown à Kemptville, est due à la supposition que la première de ces villes est le centre du commerce et de la population de l'Outaouais, parce qu'elle est la plus grande. Le voyage de passagers par Bytown sera important; mais comme c'est presque la seule chose sur laquelle puisse compter une route directe de Grenville à Bytown, il n'autorisera pas la construction de vingt lieues de chemin de fer, particulièrement quand ce trafic de passagers peut être assuré aussi efficacement par un chemin en état de fournir aussi de bonnes affaires de route.

Un bon chemin passant par les Deux-Montagnes peut être fait de manière à payer de bons dividendes sur le capital versé, et être arrangé de sorte à tirer un grand

revenu du transport des gens de radeaux, ou trains de bois carré, de Carillon à Grenville. A ce point, il atteint la navigation par bateaux à vapeur, et il maîtrisera le commerce des deux rives de l'Outaouais jusqu'à l'approche de Bytown. Il serait inutile de continuer le chemin, sur l'une ou l'autre rive de l'Outaouais jusqu'à Bytown, à moins que ce fût afin de gagner une heure de temps, pour le transport de passagers à cette place. La population des bords de la rivière, entre Grenville et Bytown, est peu nombreuse, et absolument insuffisante pour soutenir un chemin de poste, beaucoup moins un chemin de fer. Sur le rivage du nord, il n'a jamais été construit de ponts sur les affluents, et le chemin le plus commun y manque encore. Sur le rivage du sud, ce n'est que depuis les trois ou quatre dernières années qu'une voiture à quatre roues peut passer de Bytown à L'Original. Il faudrait donc démontrer que le commerce de Bytown est suffisant pour autoriser la construction de soixante milles de chemin sur une route plus raboteuse et plus dispendieuse qu'il ne s'en trouve ordinairement en Canada. On peut présumer qu'un chemin de fer à Bytown accaparerait le commerce de la contrée de l'Outaouais, mais c'est une erreur: Bytown est, à cet égard, tout-à-fait différent de toute autre ville d'une égale importance: les prix y sont aussi élevés qu'à Montréal: les achats ne se font pas pour l'exportation, mais pour un marché local: il n'a donc pas d'exportations à donner à un chemin de fer. Les produits de Lanark et des townships intérieurs des comtés du Saint-Laurent sont reportés à Bytown, pour être envoyés au haut de la rivière, pour l'approvisionnement des chantiers à bois de construction. C'est donc dans ces townships qu'il faut chercher des articles d'exportation pour un chemin de fer, ceux des environs de Bytown ne produisant pas assez pour leur propre marché.

A moins qu'un chemin de fer partant de Montréal ne pénètre dans les townships du sud de Bytown qui pro-

duisent plus qu'il ne leur faut, leurs produits lorsqu'ils ne seront pas de requise au dernier marché, iront à Ogdensburg, auquel point, lors de l'ouverture du chemin à lisses de Bytown et Prescott, les chars (étant sur un calibre semblable,) seront transportés sur des barges construites à cette fin. Il faut se rappeler que presque tout ce qu'il y a de précieux dans la contrée de l'Outaouais, se trouve *entre* cette rivière et le fleuve Saint-Laurent, non au nord de la première. Bytown est la limite septentrionale, et Prescott la limite méridionale, et les entrepôts d'exportations sont au sud. Il est donc évident qu'un chemin de fer à Bytown ne détournerait pas les produits d'Ogdensburg, pour leur faire chercher Montréal par la voie de Bytown, par la raison toute simple que ces produits atteindraient Ogdensburg à aussi peu de frais qu'ils attendraient Bytown, et qu'ils seraient de plus de valeur *pour l'exportation*, au premier endroit qu'au dernier.

Je donne dans l'Appendice quelques extraits de mon rapport manuscrit sur le chemin de fer de Montréal et Kingston. Les mêmes raisons que j'ai alors alléguées contre la route de Bytown pour la ligne principale peuvent être alléguées avec autant de validité contre la route de Grenville et Bytown. La ligne principale doit courir à travers les townships contigus au Saint-Laurent afin d'être maintenue droite. Avec plusieurs centaines de milles d'au-dessus à accommoder, il sera pleinement employé, et il ne sera pas capable de fournir aux townships de l'intérieur les facilités, ou d'exercer sur le développement de ces townships l'influence qu'il est si important pour Montréal de s'assurer. Avec la ligne principale courant sur le rivage du Saint-Laurent, qui est peuplé, il serait manifestement absurde de tenter de remédier à l'inaptitude de cette ligne à ouvrir *l'intérieur*, en faisant passer une ligne sur les bords à peine peuplés de l'Outaouais. On aurait ainsi deux "lignes de côtes," sans qu'il fût touché à l'intérieur, qui ne serait que fai-

blement influencé par leurs constructions. Si les townships de derrière sont obligés d'aller au front pour trouver un marché, les stations voisines, sur le chemin d'Ogdensburg, (attendu qu'il ne faudra que quelques heures de marche de plus,) lui en offriront un à peu près, sinon tout-à-fait, aussi bon que celui de Montréal, et certainement meilleur que celui des stations de route, sur la ligne du Grand Tronc. Envisageant donc un chemin de fer remontant l'Outaouais sous le jour du plus pur égoïsme, il est évidemment de l'intérêt de Montréal de placer ce chemin, de manière à ce qu'il amène directement dans cette ville le plus possible d'affaires commerciales. On a vu que la route jusqu'à Grenville est dès plus favorables ; mais la continuer sur la rivière des Outaouais au-delà de ce point, ce serait border l'extrême marge septentrionale, au lieu de pénétrer dans l'intérieur du district profitable. Il a été prouvé aussi que cette route septentrionale ne ferait pas remonter le produit des townships situés à son midi, et de plus, que ces townships sont les seuls quartiers d'où des approvisionnements peuvent être attendus. Le meilleur plan est donc de pénétrer dans ces townships et de s'assurer leur commerce, ce qu'on peut faire *sans perdre aucun de ceux du côté du nord*. Une ligne partant d'Hawkesbury, qui maîtrisera le commerce des townships intérieurs de Glengary, Stormont et Dundas, n'empêchera pas seulement que ce commerce n'atteigne le chemin d'Ogdensburg, mais elle accrochera encore *tout trafic qui se fait au nord de cette place, celui de Bytown y compris*, et en offrant une meilleure route, le dirigera sur Montréal.

L'état suivant fera connaître la population des townships situés sur les bords de l'Outaouais, entre Grenville et Hull, du côté du nord, et entre Hawkesbury et Bytown du côté du sud de cette rivière :

RIVAGE DU NORD.

Seigneurie de la Petite Nation,...	3,356
Lochaber,.....	1,082
Lochaber, augmentation,.....	225
Buckingham,.....	2,204
Templeton,.....	1,711
Total,	8,578

RIVAGE DU SUD.

Seigneurie de l'Original,.....	1,408
Township d'Alfred,.....	584
Township de Plantagenet du N.,.	1,208
Township de Clarence,.....	508
Township de Cumberland,.....	1,659
Township de Gloucester,.....	3,005
Total,	8,364

Le front de l'Outaouais, occupé par la population ci-dessus, est d'environ soixante milles, et la profondeur, à partir de la rivière, est, terme moyen, d'environ 15 milles, du côté du nord, et d'environ 10 milles, du côté du sud, faisant 900 milles carrés pour une population de 8,578 individus, du côté du nord, ou de moins de 10 au mille carré, et du côté du sud, 600 milles carrés pour 8,364, ou au-dessous de 14 par mille carré. Il faut qu'une autre génération passe, avant que les bords de l'Outaouais, entre Grenville et Bytown, puissent maintenir un chemin de fer.

Le township de Gloucester est donné au chemin de la rive du sud ; mais comme le chemin de Bytown et Prescott passe par la partie la plus populeuse de ce township, et aurait indubitablement la plus grande part à ses affaires commerciales, pour le commerce de Bytown et celui des townships de Nepean et de Gloucester, la ligne de Montréal aurait à concourir avec celle de Prescott. Mais donnant à toute cette population, savoir :

A la ville de Bytown..... 7,760

Au township de Nepean,.. 3,800—11,560, et ajoutant la population du rivage du sud, comme ———
 ci-dessus,..... 8,364, on a, pour
 60 milles de chemin de fer, une population ———
 de 19,924

Mais attendu la rivalité de la ligne de Bytown et Prescott, il ne pourrait pas être réclamé beaucoup plus de la moitié de cette population pour la route de la rivière des Outaouais.

La route du chemin de fer de la Grande Jonction du Saint-Laurent et de l'Outaouais commandera le commerce des townships suivants :

Hawkesbury, E. et O.,.....	5,694
Lochiel,	4,174
Kenion,.....	3,842
Roxboro',.....	2,141
Finch,.....	1,450
Winchester,.....	2,565
Mountain,.....	2,764
South Gower,.....	863
Oxford,.....	4,496
	————— 27,989

Ce serait aussi le meilleur débouché pour le commerce des townships suivants :

Osgoode,	3,050
Russell,	503
Plantagenet du S.,.....	643
Caledonia,.....	958
Montague,.....	3,356
Marlboro',	2,053
Wolford,.....	3,259
North Gower,.....	1,777
	————— 15,599
	————— 43,588

Les gens de Perth, Merrickville et Kemptville se sont déclarés en faveur d'un chemin de fer qui joindrait Bytown et Prescott, au dernier endroit ; cela mettrait tout le commerce de Lanark avec une population de 27,317 individus à la disposition d'un chemin de fer de Montréal et Kemptville.

En jettant les yeux sur la carte ci-jointe, sur laquelle est posée la population de chaque township, on concevra d'un coup la position avantageuse de la Grande Jonction du Saint-Laurent et de l'Outaouais, et l'importance de Kemptville, qui est le centre d'un cercle embrassant, dans un rayon de trente-cinq milles, une population plus nombreuse que tout autre cercle semblable, entre Montréal et Toronto.

Kemptville est situé sur les eaux navigables du canal du Rideau ; directement au-delà sont les villages de Merrickville et Smith's Falls, et le chef-lieu de Lanark, Perth. Les townships, de chaque côté du Rideau, sont du nombre des plus fertiles et des plus peuplés d'une vallée quelconque de l'Outaouais. Il faut que cette riche contrée, la seule section de l'Outaouais où il y ait un surplus, ou surcroît de produits, trouve un marché, soit par un chemin allant directement à Montréal, soit par Ogdensburg. Lors de l'ouverture du chemin de Bytown et Prescott, Kemptville deviendra le centre de leur commerce, et à moins qu'ils n'y trouvent le moyen d'atteindre Montréal, ils n'ont d'autre ressource que celle de prendre les chars du chemin de Bytown et Prescott, qui étant sur la jauge étroite, seront transportés sur la ligne d'Ogdensburg.

Sans égard, ou référence, au chemin de fer de la Grande Jonction du Saint-Laurent et de l'Outaouais, les gens de Perth, Smith's Fall et Merrickville, joindront très probablement le chemin de Bytown et Prescott, à Kemptville, plutôt que de construire une nouvelle ligne aboutissant à Brockville, parce qu'ils peuvent atteindre Kemptville par

une plus courte distance, et une fois là, s'assurer un chemin tant à l'Outaouais qu'au Saint-Laurent.

C'est en vain qu'on espérerait que la ligne du Grand Tronc à Prescott, mettrait ce commerce sur la voie de Montréal. Le changement de jauge à Prescott est fatale aux intérêts de la dernière ville. Ogdensburg est en relation continue avec New-York et Boston, par la voie du lac Champlain, et aura bientôt un autre reliement avec Watertown, Rome et l'intérieur de New-York, et finalement, projette une ligne bien plus formidable que l'une et l'autre, laquelle donnera à la contrée de l'Outaouais un moyen *direct* de communication avec la cité de New-York. L'extrait suivant du *Telegraph* de Prescott montre à quoi nous devons nous attendre.

CHEMIN DE FER DU SUD ET DE L'OUEST D'OGDENSBURG.

Nous recommandons à l'attention de nos lecteurs, dit le *Républicain* d'Ogdensburg, l'article suivant du *Telegraph* de Prescott (Canada), du 23 du mois dernier, au sujet d'un chemin de fer allant de ce lieu-ci au sud. Nous nous flattons que la proposition recevra un accueil cordial, le long de la route projetée. La ville de New-York a un grand intérêt dans cette entreprise. L'argent de Boston a non-seulement construit un chemin arrivant à cette ville ; il aide encore à la construction du chemin de Prescott et Bytown.

Nos voisins de l'autre côté du Saint-Laurent agitent la question du reliement d'un chemin de fer du sud et de l'ouest. On parle de plusieurs routes, savoir, Rome, Utica, et Herkimer. Comme nous avons de ce côté-ci, beaucoup d'intérêt à la chose, peut-être autant qu'eux, et comme il ne peut résulter aucun mal d'une discussion paisible du sujet, mais qu'au contraire, il peut résulter du bien de l'exposé des mérites ou avantages respectifs des lignes projetées, on voudra bien

nous permettre de présenter quelques faits pour considération.

On doit, dans la présente session du parlement, faire la demande d'une charte pour le chemin de fer qui partant de Bytown, gagne l'Ouest en remontant l'Outaouais, en continuation du chemin de fer de Bytown et Prescott.

La distance de Bytown à New-York, en ligne directe, n'est pas plus grande que de Montréal à New-York.

Prescott est le meilleur, sinon le seul point, sur le Saint-Laurent, pour une communication non interrompue entre les Etats et le Canada, le fleuve gelant rarement, si jamais il gèle, à ce point, qui a été choisi comme terminus méridional du chemin de fer de Bytown et Prescott, et la distance à la rive opposée n'est que d'un mille.

Avec ces faits sous les yeux, il est évident que si l'on peut avoir un chemin à lisses direct de Bytown à New-York, par la voie d'Ogdensburg, le commerce et le voyage de l'Outaouais et de la contrée intermédiaire, l'espace de plusieurs milles à l'Est et à l'Ouest, doivent venir à Ogdensburg, pour ne rien dire de celui qui prendra le chemin de fer principal, à l'Est et à l'Ouest de ce point. Il s'agit de savoir si une ligne directe peut être obtenue. Voyons.

Milles

Commençant à Bytown, nous avons le chemin de fer de Bytown et Prescott, à la veille d'être achevé, lequel nous amène à Prescott, mettons..... 53

De là partant d'Ogdensburg, à travers les comtés de St. Lawrence, Lewis et Herkimer, et suivant les vallées de la rivière Noire et du ruisseau occidental du Canada, jusqu'à Little Falls ou Herkimer, environ..... 130.

Cela nous donnerait la connexion la plus directe avec les présentes lignes de chemins de fer conduisant à New-York ; mais continuez la ligne par les com-

tés de Schoharie, Greene, Ulster et Orange, jusqu'à Goshen, station sur le chemin de fer de New-York et Erié, vous aurez, à partir d'Herkimer, environ	130
De là à Jersey-City, par le chemin de fer déjà construit,	70

Faisant, de Bytown à New-York, une ligne de....	383
et d'Ogdensburg à New-York, de.....	330
contre une par Rome et Troy, de.....	380
faisant en faveur de la première une différence de..	50

La carte ci-jointe fera comprendre plus clairement cette nouvelle attaque contre les "conserves" de Montréal.

Le ton du journal de Prescott indique clairement que la sympathie de toute ville située sur le fleuve ou sur les lacs, est plus pour le commerce aux Etats-Unis, au-delà du Saint-Laurent, que pour celui de Montréal. Ainsi, Brockville projette une ligne passant par Smith's Falls et le comté de Lanark et aboutissant à Arnprior, sur le haut Outaouais: on ne se propose pas de faire de cette ligne un tributaire du Grand Tronc, mais elle se rattache au magnifique projet de construire un pont sur le Saint-Laurent, qu'a en vue cette ambitieuse petite ville, (appuyée sur la force d'une couple d'îles situées vis-à-vis d'elle dans le fleuve). Le pont doit relier la ligne centrale de chemins de fer entre Albany et Buffalo.

Dans des vues semblables de politique, Kingston a proposé, en 1851, d'arrêter la ligne de tronc à ce point, et de transporter son commerce au cap Vincent. Belleville prend des actions dans une ligne de bateaux à vapeur pour les ports américains. Cobourg et Port Hope ont des communications régulières avec Rochester, situé vis-à-vis, et comptent plus sur le commerce américain que sur la ligne de tronc pour le succès de leurs lignes intérieures jusqu'à Peterboro'.

On trouvera dans l'Appendice, quelques rapports spéciaux, extraits de ceux qui ont été préparés par le sénat des Etats-Unis, à l'occasion de la question de réciprocité. Ces tables donnent des renseignemens qu'on ne trouverait pas dans nos rapports officiels, et montrent l'étendue du commerce qui se fait entre les ports situés *au-dessus de Montréal* et les Etats-Unis, donnant la quantité et la valeur des articles tant exportés qu'importés, ainsi qu'un état comparatif du commerce maritime et intérieur de Montréal.

Le système de jauge large a été adopté par la province, dans l'attente qu'on ferait passer le commerce du Haut-Canada *par Montréal à Portland*. La petite ville de Portland, qui a plus de patriotisme, d'énergie et de tact que de population et de commerce, a prévu clairement que si la jauge étroite était adoptée pour la ligne de Montréal et Portland, elle ne pourrait pas, quoiqu'elle fût, empêcher que Boston et New-York, en fourrant une telle ligne dans la vallée du Connecticut, ne moissonnassent où ils n'auraient pas semé. Elle prévint que le commerce, s'il n'était pas restreint par la jauge, graviterait vers les marchés plus considérables de New-York et de Boston, ainsi qu'un petit nuage est attiré par un grand. Il n'a jamais été démontré qu'il ait été obtenu un plus grand avantage pratique de la jauge large que de la jauge étroite. Au contraire, la dernière a la majorité et l'élite des opinions en sa faveur. Si Montréal était la seule voie de communication entre le Haut-Canada et les Etats-Unis, un changement de jauge ici serait pour lui un avantage. Mais comme il y a au-dessus de lui, sur la ligne du Grand Tronc, une douzaine ou plus de ports, qui tous ont des facilités pour le transport, ou rechargement, et des relations avec les lignes américaines de chemins de fer, à l'opposite, le résultat de *la nécessité* d'un rechargement serait simplement de la faire naître forcément *au-dessus* de nous, au point où le produit s'accumulerait, et de l'envoyer *par une route plus courte*.

Et puis, si le marché de Montréal était assez considérable pour attirer le commerce du Haut-Canada, préférentiellement à New-York, ou Boston, un changement de jauge ici serait comparativement de peu d'importance ; mais comme il en est tout autrement, comme les marchés des deux dernières villes contrôlent le nôtre, il serait évidemment inutile de tenter, par des jauges extraordinaires, de fournir un substitut pour un marché. Les villes de New-York et de Boston et les districts manufacturiers de la Nouvelle Angleterre, ne sont pas seulement les meilleurs marchés, mais pour les grains grossiers, les végétaux, la volaille, &c. &c., et le grand volume des articles qui constituent le fret des routes ferrées, ce sont *les seuls* marchés assez considérables pour le Canada. Nous ne pouvons pas exporter ces produits par mer, et ils ne trouveront pas de marché (quand même ils seraient susceptibles d'être transportés par chemin de fer) sur la route gagnant Halifax. Mais si Montréal ne peut pas fournir le marché nécessaire aux immenses approvisionnements du Haut-Canada, ce sera sa faute, s'il ne fournit pas *une route à ce marché*.

L'effet d'un pont construit sur le Saint-Laurent, près de cette ville, serait de faire passer une très grande portion du commerce entre le Haut-Canada et ses marchés de New-York et de la Nouvelle Angleterre, par la voie de Montréal, si les chars pouvaient passer entre ces points sans "transbordement." Montréal n'est pas sur la route *directe* entre le Haut-Canada et ses marchés ; mais la facilité de traverser le Saint-Laurent sans interruption ou changement de jauge, ferait plus que compenser le surcroît de distance. Mais si les chars chargés dans le Haut-Canada pour un marché du sud sont obligés de changer ici le volume, ils préféreront faire d'un coup le changement au-dessus de nous, et de prendre la route plus courte des lignes américaines à jauge étroite. La vraie politique de Montréal, dans ces circonstances, est de pousser en avant

une ligne intérieure éloignée du Saint-Laurent, et de s'ouvrir les townships de derrière. Le principal avantage que le Canada puisse se promettre de la construction du Grand Tronc par des actionnaires anglais, est que les ressources des municipalités seront applicables à leurs besoins locaux. Il y a pour les townships intérieurs deux moyens d'obtenir les facilités d'un chemin de fer, et Montréal est grandement intéressé au choix qu'ils pourront faire.

Un des systèmes consiste à construire des branches pour relier le Grand Tronc. Comme cette ligne est sur le front des townships des bords des lacs et du fleuve, ceux de derrière ont à construire un chemin qui, non seulement les traverse, mais traverse aussi les townships du front, pour faire leurs reliemens. Comme la destination de leurs exportations est à l'Est, ils ne sont pas plus près de ce point, quand elles atteignent le Grand Tronc que quand elles partent pour s'y rendre. Et puis, ces courtes lignes subsidiaires ne donneront pas les facilités requises, à moins qu'elles ne passent par chaque rang de township, et quoiqu'à dix milles l'une de l'autre, ce seront des routes séparées et indépendantes, ayant chacune leurs stations et leurs terminus, leurs engins et leurs chars, et leurs frais de direction; de sorte qu'avec les plus hauts taux, peu d'entre elles peuvent espérer de payer des dividendes. Le seul moyen d'éviter cet inconvénient est de les louer, ou de les mettre sous la direction de la ligne du Grand Tronc, dans lequel cas, après que les townships de l'intérieur auront construit leur chemin, leur commerce sera contrôlé, non selon leurs vœux, mais pour les intérêts de la ligne principale. Mais si l'indépendance de ces branches est maintenue, en hiver toujours, et en été (à moins qu'elles ne se terminent à quelque port de chargement sur le Saint-Laurent, où elles puissent avoir accès aux routes américaines opposées), le commerce qu'elles jetteront sur la ligne de tronc sera sujet à tout tarif que cette dernière pourra établir, avant d'atteindre son marché.

Le système de branches reliant le tronc est donc le plus coûteux, et pour les townships intérieurs le mode le moins satisfaisant d'atteindre un marché ; mais si une autre politique est suivie, environ la moitié du nombre de milles d'un chemin de fer produira un bien meilleur résultat. Les townships intérieurs, au lieu de branches courtes et dispendieuses, courant au nord et au sud, auront une grande route centrale, courant à l'est et à l'ouest, les mettant sur la ligne principale de *télégraphe*, avec la route la plus directe à Montréal et à l'ouest.

Toronto a appliqué avec succès cette politique à Hamilton. Au lieu de permettre que le grand Chemin de Fer de l'Ouest s'emparât, au moyen de branches, du commerce de Guelph, Stratford, Sarnia, &c., elle a poussé une ligne parallèle au nord du grand Chemin de l'Ouest, faisant de Toronto son principal débouché. Cette ligne doit maintenant devenir une section du Grand Tronc. Si par une politique précisément semblable, Montréal faisait un effort pour rattrapper le commerce du Haut Canada, qui lui échappe rapidement, par ses ports limitrophes, il chercherait l'intérieur du pays, où il serait sûr de gagner les sympathies des townships de derrière, et leur coopération cordiale pour l'aider à mettre à exécution un projet aussi important.

On ne saurait citer un exemple plus à point de la convenance de ce plan que le résultat de l'agitation de la route de Montréal et Kemptville : tandis qu'il se tenait à Bytown des assemblées qui offraient leur sympathie et leur avis pour un chemin à lisses "direct" de Bytown et Montréal, et appropriaient £250, pour une exploration de Bytown et Pembroke, les habitants énergiques et intelligents des township intérieurs, sur la ligne d'Hawkesbury et Kemptville, ont passé des statuts à l'effet de souscrire £35,000 pour le projet ; condamnant ainsi le système des branches, et énonçant leur préférence pour une communication directe avec cette ville. Est-ce qu'il ne

sera fait aucun cas de cet appel à la richesse et à l'intelligence de Montréal? Ou faudra-t-il qu'il soit dit à ces colons séparés des autres, que les marchands de Montréal dédaignent leur commerce, et les laisseront se frayer un passage au chemin d'Ogdensburg?

La meilleure indication de l'endroit où une route pour s'assurer le commerce de l'Outaouais devrait être placée est celle-ci, la pierre de touche de l'argent. Bytown *approuvera*, mais n'*endossera* pas, par la souscription nécessaire, la route de la rivière à Grenville. Nous avons fait voir que les townships intermédiaires, situés sur les bords de l'Outaouais, étaient incapables de souscrire. Montréal ne peut faire rien de plus que de conduire le chemin jusqu'à Grenville; de sorte qu'en agitant la question de son extension au-delà de ce point, la possibilité de trouver les fonds nécessaires est la première chose à considérer. Il y a toute probabilité que cent mille livres, courant, peuvent être obtenues par souscriptions locales sur la route d'Hawkesbury à Kemptville, tandis qu'il n'est nullement probable que la dixième partie de cette somme puisse être réalisée sur la route de la rivière jusqu'à Bytown.

Ainsi, tandis que la route de Kemptville prouve par les souscriptions de la ligne, qu'il y a là une population pour aider à construire un chemin de fer, et pour le maintenir, après sa construction, la route de la rivière, en remontant l'Outaouais, ne possède ni l'une ni l'autre de ces facultés indispensables. Le temps viendra, indubitablement, où la route, entre Montréal et Bytown, devra être raccourcie; mais une route *directe* ne peut pas être construite maintenant, et ne pourrait pas être maintenue, si elle était construite; et elle n'est pas indispensable, quand une route indirecte assure, non-seulement les mêmes résultats, mais des résultats beaucoup plus grands, et qu'une route directe serait absolument incapable d'atteindre.

Montréal sera sûr de la coopération de ceux des town-

ships de l'intérieur par lesquels la ligne courra, et puisque les townships du front ne sont pas intéressés dans la ligne du Tronc, mais sont grands propriétaires de biens-fonds dans les townships situés derrière eux, ils favoriseront une route centrale. Notre Législature penche pour l'établissement du système qui règne dans l'Etat de New-York et dans ceux de l'ouest, celui d'une loi générale de chemins de fer, autorisant les particuliers à construire de ces chemins partout où des capitalistes veulent y employer leur argent. C'est là le vrai critérium de l'utilité d'une route ; car à moins qu'il ne soit démontré que cette ligne centrale est utile et nécessaire, elle ne sera pas entreprise ; mais s'il est prouvé qu'elle est telle, et que des particuliers veuillent l'entreprendre, on ne doit pas y mettre obstacle ou l'entraver.

Cette grande ligne centrale ne s'arrêtera pas à Kemptville ou à Perth ; mais quand le temps en sera venu, elle sera continuée jusqu'à Peterboro' et aux lacs Simcoe et Huron. Elle sera assez éloignée du Grand Tronc pour donner à chacune une aire indépendante pour soutien. La nouvelle compagnie ne peut sans inconséquence s'opposer à une telle ligne, et le gouvernement ne le peut pas faire sous le prétexte d'un intérêt dans la ligne du Grand Tronc, parce que, dans la dernière session, il a été octroyé une charte à la ligne de Toronto et Sarnia, qui est une rivale beaucoup plus décidée du Grand chemin de l'Ouest, une des plus anciennes sections de la ligne principale. Cette ligne parallèle, passant au nord du Grand Chemin de l'Ouest, n'a pas seulement été établie du consentement du Gouvernement et de la Compagnie du Grand Tronc, mais elle est devenue, par proclamation, la ligne de Tronc *par excellence*, sans bénéfice de garantie.

On trouvera dans l'Appendice la statistique des comtés du Haut-Canada situés entre l'Outaouais et le Saint-Laurent, en-deçà de Kingston. L'inspection de cette table, avec la carte, prouvera que ni une route du fleuve Saint-

Laurent, ni une route de la *rivière* des Outaouais ne peuvent satisfaire une telle contrée ; et que, vu sa proximité de Montréal, elle ne peut accepter rien autre chose qu'une communication courte et directe. Les questions à décider maintenant sont celles de savoir si le temps est arrivé pour une telle ligne, et sur quelle route elle devrait être construite. La présente conjoncture, où la tendance des métaux précieux fournis abondamment par la Californie et l'Australie est de diminuer la valeur de l'argent, et d'augmenter celle des biens-fonds et des effets de toute sorte ; où les fonds et les bons canadiens sont en bonne passe ; et où les municipalités ne sont pas encore trop éprises du système des branches, semble être la plus favorable pour engager Montréal à commencer une telle entreprise.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

THOS. C. KEEFER.

Ingénieur.

R

l'

to

re

de

a

in

K

ét

sa

ti

pe

co

là

le

po

gr

"

ph

fa

pr

so

fa

m

d'i

co

tio

fer

en

By

leg

va

(q

po

APPENDICE.

Extrait d'un Rapport sur le Chemin de Fer de Montréal et Kingston, daté de Janvier, 1852.

Qu'un chemin de fer, de Montréal à Bytown, par la vallée de l'Outaouais, et de là, par Perth, à Kingston, soit désirable, c'est que tout le monde avouera ; mais qu'une telle route soit préférable à une route par le Saint-Laurent, ou qu'en effet, dans la présente position de la contrée de l'Outaouais, elle soit du tout justifiable, c'est ce qui a besoin d'être prouvé. A l'égard de la proposition d'une route intermédiaire, passant par Grenville et allant de là directement à Kingston, comme elle paraît avoir été abandonnée pour le plan plus étendu d'une route par Bytown et Perth, il peut être à peine nécessaire maintenant d'y faire allusion ; mais comme elle constitue une tierce partie, prétendant à une part de la ligne de tronc, qui n'en peut embrasser qu'une, elle peut être favorisée par quelques-uns comme une espèce de compromis entre les deux. Il est naturel que là où une seule ligne peut obtenir les avantages d'un reliement avec le Grand Tronc, tout effort possible soit fait par différentes localités pour s'assurer à elles-mêmes ces avantages ; mais ce serait une grande et fatale erreur de supposer que, parce qu'il n'y a qu'un "Grand Tronc," il n'y aura jamais plus d'un chemin de fer, et de placer en conséquence ce grand tronc, en tentant vainement de satisfaire tous les intérêts locaux et toutes les attentes ou perspectives présentes et futures. Aux chemins futurs peuvent être laissés les soins des intérêts futurs, et nous devrions faire comme nous avons fait à l'égard de communications plus ordinaires, construire les premiers là où ils sont le plus généralement utiles.

L'Outaouais, comme district à bois de construction, ne pourrait, d'ici à quelque temps, fournir une grande quantité de produits agricoles pour exportation, et les principaux articles en bois de construction et de charpente ne peuvent pas être transportés par chemin de fer, concurremment avec la rivière. A présent, le montant du fret en amont est plus grand que celui des articles qui descendent de Bytown. Comparées avec les exportations, nos importations sont les moins profitables pour un chemin de fer, parce que, quoique la valeur puisse être égale ou plus grande, le volume, ou le poids, (qui est l'étalon du coût de transport,) est à peu près dans la proportion de 3 des premières à 1 des dernières.

Les produits de la forêt, qui forment la partie la plus considérable des exportations de l'Outaouais, ne sont pas, à l'exception des alcalis, susceptibles d'être transportés par chemin de fer, et ceux de l'agriculture sont requis pour la consommation locale qui s'en fait dans l'exercice et l'extension du commerce des bois. Les Townships de Carleton et de Lanark, d'où viendrait un surplus pour un marché éloigné, sont les plus rapprochés de la route du Saint-Laurent, et pour la plupart de ces townships la route de Montréal sera aussi courte que celle qui passerait par Bytown et Grenville. Bytown a pris des mesures pour se procurer un débouché, et la route de Montréal par Perth est aussi courte par le Saint-Laurent que par l'Outaouais.

Sur l'Outaouais, l'agriculture et le commerce du bois s'exercent ensemble, souvent au préjudice de l'une et de l'autre. Les comtés du Saint-Laurent sont presque exclusivement agricoles. Ils ont à exporter un surplus, qui n'ira jamais en arrière chercher un chemin sur l'Outaouais pour être transporté à Montréal, tant que le chemin d'Ogdensburg sera vis-à-vis d'eux. Adopter la route de l'Outaouais, ce serait donc livrer virtuellement les comtés les plus peuplés et les plus riches à un chemin étranger et rival. La route du Saint-Laurent, au contraire, s'assure le front sans perdre l'intérieur. La saine politique suggère donc que nous devons, en premier lieu, nous assurer un commerce qui périclité, quand même nous serions par là contrainds de négliger celui qui est moins en danger.

Quoiqu'il soit de fait que le chemin obtiendrait un beaucoup plus grand appui des comtés exportateurs du Saint-Laurent que des comtés importateurs à chantiers à bois de l'intérieur, je dois répéter que l'argument réel en faveur de la route du front est, sous un point de vue purement local, que tout le commerce d'exportation et d'importation de l'intérieur doit traverser cette route ; sa position est donc de nature à assurer la plus grande quantité d'affaires qu'une route quelconque est capable de faire.

La population de la contrée située entre l'Outaouais et le Saint-Laurent, y compris les comtés dont Kingston et Montréal sont les capitales, compte pour plus d'un quart de millions d'individus tributaires de cette route.

Un état pris des rapports du district des douanes d'Ogdensburg, peut aussi être utile, comme montrant jusqu'à quelle étendue ce chemin devient un débouché pour la contrée située derrière Montréal.

ETAT COMPARATIF des principales entrées de produits canadiens à la douane d'Ogdensburg pour l'année finissant le 31 décembre, 1850, et la demi-année finissant le 30 juin, 1851.

DESCRIPTIONS DES ARTICLES.	ANNEE FINIS	DEMI-ANNEE	RAISON ANNUELLE DEL'AUGMENTATION.
	SANT LE 31 Déc., 1850.	FINISSANT LE 30 JUIN, 1851	
Avoine,.....Boisseau,...	7,051	21,934	620 pour cent.
Patates,..... do ..	517	11,735	4,500 "
Orges,..... do ..		2,552	25,000 "
Oufs,..... Douzaine ..	140	15,137	22,000 "
Beurre,..... lbs. ..	52,033	37,182	40 "
Bêtes, (à cornes).. No. ..	2,875	1,753	25 "
Cochons,..... No. ..	185	353	380 "
Laine,..... lbs. ..	6,879	5,549	62 "
Guenilles,..... lbs. ..	7,055	14,015	400 "
Bois de construction, pds, M.,	195,573	230,735	240 "
Peaux crues, valeur,.....	\$113	\$203	360 "

On verra que cet état comprend presque chaque article de production agricole, et est un indice du trafic futur de la route. Je puis ajouter de plus que les articles périssables, pour consommation immédiate à Montréal, viandes et poisson frais, végétaux, fruits et lait, seront tous des *items* importants du trafic de route; de même que le marbre, le foin pressé, le charbon de bois, le bois de chauffage, et les ouvrages en bois de moindre importance, pour lesquels le bois et l'eau offrent, sur cette route, les plus grandes facilités, et pour lesquels Montréal devrait être un marché d'approvisionnement, plutôt que de commande. Etant à proximité de cette ville, le fret de route, sur cette section, devrait être plus considérable et plus lucratif que sur des sections de la ligne de Frons plus éloignées.

Dans le fret, en montant, l'épargne du temps et du charroi donnerait tout ce qui est nécessaire aux villages situés sur la ligne et au nord de la ligne du chemin de fer, et offrirait à ces comtés de nouveaux articles de consommation. Le prolongement de ce chemin jusqu'à Toronto et à la contrée située au nord-ouest de cette ville, donnera à cette ligne une préférence dans le commerce d'exportation de tout le rivage du nord du lac Ontario, durant la suspension de la navigation.

L'état mensuel des recettes du produit, à Montréal, fait voir que la plus grande portion arrive ici *avant* le 1er d'août, et est conséquemment le produit de l'année précédente, qui a été gardé durant l'hiver dans le Haut-Canada. Ce fait doit avoir une influence importante sur les affaires de fret des chemins de fer canadiens, et particulièrement de celui qui est en discussion, attendu qu'il sera le débouché d'hiver de la section la plus proche qui fournit maintenant un surplus important pour le marché. Qu'il soit ainsi employé, c'est ce dont il y a à peine à douter, par la raison qu'il mettra cette ville en état de devenir un marché aux produits perpétuel, et il faut

qu'elle le devienne pour maintenir une position en concurrence avec d'autres marchés, Boston, New-York, Philadelphie, Baltimore, qui tous maintenant se sont assuré une communication non-interrompue, pendant l'hiver, avec les régions à produits de l'ouest. Avec trois chemins de fer allant du Saint-Laurent dans les districts consommateurs de l'autre côté du 45^e degré, il est impossible que cette ville puisse sans un tel chemin, subvenir à une demande ou commande continue, durant les cinq mois que le Saint-Laurent est fermé. Les efforts de Montréal auront été dirigés jusqu'à présent vers la destruction de son commerce étranger, à moins qu'il ne se procure des "affluents" suffisants pour remplir le vide causé par les pompes aspirantes du sud. L'entreprise du chemin de fer ayant en vue l'Atlantique ne peut qu'avoir l'effet de détruire son indépendance comme port de mer.

Le surplus de la récolte de froment du Canada, en 1851, a probablement excédé cinq millions de minots, et comme la consommation doit avoir été à peu près le double de cette quantité, cette province est maintenant sur le pied de l'égalité avec les premiers États à blé de l'Amérique. Le Canada Occidental fournit non-seulement la totalité du surplus, mais encore un million de minots au moins, pour suppléer au déficit du Canada Oriental. Il ne peut donc pas y avoir de meilleur point à chercher que la section occidentale de cette province, ou un point qui offre autant d'attraits à Montréal. Contraint par la nature du climat de garder la plus grande partie de son surplus, garanti par le fleuve Saint-Laurent et le lac Ontario de l'empiétement des lignes américaines, tout l'espace de pays fertile, de Montréal à Guelph au moins, est placé dans des conditions avantageuses, à la portée de l'esprit d'entreprise de Montréal, durant ces mois, où toutes ses énergies peuvent se concentrer sur ce commerce. Il est besoin d'environ dix millions de minots de froment pour approvisionner les marchés à farines de la Nouvelle Angleterre et de la partie de New-York adjacente à la ligne du Canada. Or, en abandonnant les ports de mer de l'Atlantique et la partie du sud de la Nouvelle Angleterre et l'Hudson à d'autres routes, il reste encore ici, à nos portes, un marché suffisant pour notre présent surplus, un marché d'exportation et de consommation, et qui conséquemment, doit avoir, au moyen d'une communication immédiate par chemin de fer, un approvisionnement non interrompu, tiré du quartier le plus proche qui le puisse fournir. Ce quartier est le rivage du nord du lac Ontario, depuis Belleville jusqu'à Guelph. Les principaux produits agricoles de tout ce district peuvent être transportés par chemin de fer à un marché d'hiver. Le

présent hiver est le premier dans lequel il a été permis aux chemins à lisses de la ligne centrale de New-York de transporter du fret, franc de péage ; et suivant un journal de Buffalo, il s'amasse à ce point plus de fret que n'en peuvent transporter les lignes même les mieux équipées.

Relativement à ce sujet, je donne une liste des articles qui constituent le fret d'hiver, venant des rivages du sud des lacs Ontario et Érié à New-York, et des prix auxquels ces articles sont transportés à cette ville du cap Vincent, vis-à-vis de Kingston. Les prix sont pour cent livres, à moins d'une autre indication.

Peaux.....	77½	cents	Whiskey.....	56½	cents.
Volaille.....	82	"	Froment, Seigle, Pois, Fèves		
Lard et bœuf en quarts...	57	"	et Patates, le minot...	21	"
Do do frais.....	63½	"	Blé d'Inde.....	10	"
Pommes, vertes ou séchées.	70	"	Orge.....	18	"
Beurre et Fromage.....	64½	"	Graine de Trèfle et de Mill	16	"
Sindoux et Suif.....	64½	"	Avoine.....	14	"
Oeufs.....	69½	"	Malt de Seigle.....	16	"
Cuir.....	60	"	do d'Orge.....	15	"
Graine de lin.....	64½	"	Farine, le quart.....	70	"
Potasse et Perlasse.....	56½	"			

Dans le Rapport de M. Shanly sur le chemin de Bytown et Prescott, se trouve l'aperçu suivant :—Plusieurs des principaux marchands de Toronto, Hamilton et autres villes croissantes du Canada Occidental, commencent à faire venir leurs marchandises par la voie de Boston, les amenant par entrepôts sur le chemin d'Ogdensburg. La quantité des marchandises ainsi amenées par débentures, et qui doivent être envoyées par contrats sur ce chemin, pendant cette saison, est immense. Il y a à Boston des transportateurs qui passent maintenant des contrats avec des marchands de Toronto et d'autres endroits du Haut-Canada, pour faire venir des marchandises directement d'Angleterre, à £5 par tonneau, et si elles sont amenées par le *steamer* à maflés, comme "marchandises par express," à £8 le tonneau, livrables à Toronto, dans les seize jours après le départ de Liverpool. Si ce négoce peut se faire, de Boston, par Ogdensburg, et de là, par eau, à Toronto, à meilleur compte que par Montréal, et de là par eau, il est grandement temps que le chemin de Montréal et Kingston soit construit. La route d'Ogdensburg pour le fret à monter n'est pas nécessairement moins coûteuse que celle de Montréal, mais elle est plus prompte, et cet élément récent du *temps* empiète si rapidement sur l'ancien élément du coût, que dorénavant il faudra y faire plus d'attention.

Prenant une vue plus étendue de l'entreprise, et l'envisageant comme les grands ouvrages semblables qui relient les villes de l'At-

lantique et l'ouest sont envisagés,—comme le principal anneau qui lie Montréal avec ce grand centre de commerce, les lacs de l'ouest, nous pouvons la considérer comme se rattachant à notre grand système de canaux, tant parce que l'on peut prévoir une approche vers l'antagonisme, que parce qu'il ne peut être rendu justice à un de ces intérêts sans l'aide de l'autre. Le passage suivant est extrait du Rapport des Directeurs du chemin d'Ogdensburg, juin, 1850 ; “ Il a été dit, l'année dernière, beaucoup de choses, au sujet d'un canal pour navires, du fleuve Saint-Laurent au lac Champlain, et il a été supposé par quelques-uns que si ce projet était mis à exécution, il serait préjudiciable aux intérêts de cette compagnie. Les opinions sont très partagées, quant à la possibilité de construire un tel canal ; mais qu'il soit praticable ou non, nous sommes persuadés, qu'il n'existe *aucune preuve* qu'un tel ouvrage doive être entrepris. Si un tel canal était fait, il aurait un effet avantageux, plutôt que détrimental sur notre chemin, *car il aiderait puissamment à amener le commerce de l'ouest dans cette direction.* Le commerce est toujours accompagné de voyages, et quelque fût le cours des effets, les voyageurs passeraient tous sur le chemin de fer. ”

Les deux derniers paragraphes sont on ne peut plus dignes d'attention. Le chemin d'Ogdensburg ne peut être considéré comme un rival que pour les affaires locales de la ligne de Montréal et Kingston. Pour le commerce de l'ouest ce chemin est un puissant allié. Le combat entre le Saint-Laurent et le canal et le chemin de fer de l'Erié, comme l'observe M. l'ex-contrôleur Flagg, doit se livrer sur les lacs. S'il peut être conduit *dans* le Saint-Laurent, et qu'il doive s'arrêter ensuite à Ogdensburg, ce ne sera que parce qu'il *ne doit pas* arriver à Montréal. “ Le commerce est toujours accompagné de voyages ; ” les derniers sont le monopole des chemins de fer ; et l'on aurait pu ajouter avec raison, que le commerce *ne peut pas* se soutenir là où il n'y a pas de facilités pour voyager. Là où la concurrence est si étroite, quant aux prix, et le choix des routes si nombreux, de faibles considérations personnelles gouverneront les chargemens, et quand même il n'y aurait pas de risques attachés aux embarquemens par le Saint-Laurent, à l'époque précise où ces embarquemens sont le plus difficiles, (je veux dire en novembre,) à cette époque, le voyage par eau est désagréable, par terre, insupportable ; et le simple manque de chemins de fer pour les “ voyages qui accompagnent le commerce, ” serait fatal à la route. Mais quand on désire que le vaisseau chargé à Chicago passe Buffalo et Oswego, et qu'on tente d'atteindre Montréal, la prudence décide en faveur des canaux de New-York, où une cargaison gelée peut être rechargée et transportée par chemin de fer.

Mais si, au moyen des chemins de fer du sud du Saint-Laurent, les approvisionnements en gros de Montréal sont tenus au niveau d'été, et qu'il y ait pour le Haut-Canada un accès parfait à ces approvisionnements, tout porte le marchand de l'ouest à maintenir ses comptes ici, plutôt que d'acheter dans les villes des bords de l'Atlantique. Ce que la ville est à la campagne, Montréal doit l'être à la province, et comme le marchand de campagne ne trouve pas qu'il soit de son intérêt d'importer son petit fond directement, de même les négocians provinciaux généralement trouveront qu'il est de leur intérêt de se rendre à leur métropole commerciale, pourvu qu'ils soient en état de le faire à des conditions aussi avantageuses que d'autres quartiers, parce que la métropole doit être par sa position le meilleur marché pour leurs consignations en échange, et parce que par là ils peuvent éviter les inconvéniens et le surcroît de dépense d'importations comparativement petites, sous des réglemens étrangers; et enfin, parce que leurs intérêts sont protégés par des lois qui leur sont familières, et sur lesquelles il peuvent exercer quelque contrôle.

Si, en outre de son commerce direct par mer, de l'approvisionnement des Provinces inférieures, des chargemens pour la Grande-Bretagne et les Antilles, Montréal devenait un marché à farines pour la Nouvelle-Angleterre, et un dépôt pour ses manufactures, comme il devrait sûrement le devenir, (car la farine ne peut être livrée à aussi bon marché à aucun autre point aussi près de la Nouvelle-Angleterre, et les manufactures pour l'ouest ne peuvent être distribuées d'aucun autre point aussi rapidement et aussi amplement, et avec aussi peu de dommage par le rechargement et le charriage par terre), alors, soit que l'aide auxiliaire des lisses soit invoquée en un plus grand ou moindre degré, pour cette affaire de fret, le "voyage qui suit le commerce" doit être le profit sans partage de la ligne "vite et sûre." Environ deux millions et demi de quarts de farine, plus de neuf millions de minots de froment, et sept millions et demi de minots de blé-d'Inde, sont allés chercher un marché à l'Est en 1851, par Dunkirk, Buffalo, Oswego et Montréal. Il a été prouvé que les marchés de la Nouvelle Angleterre peuvent être approvisionnés plus avantageusement par une route passant au nord du lac Champlain, que par une route qui passerait au sud de ce lac, parce que sur 400,000 quarts de farine qui sont descendus du lac Érié (par le canal de Welland,) dans le lac Ontario, 270,000 sont venus à Ogdensburg, et que 130,000 seulement se sont arrêtés à Oswego. C'était de la farine *américaine*, et tandis qu'elle passait presque à la vue de Montréal, pour se rendre à un marché, 259-

000 quarts de farine *canadienne* allaient à Oswego, et 30,000 quarts à Ogdensburg. Durant les trois dernières années, 800,000 quarts de farine canadienne, presque entièrement du lac Ontario, et deux millions et demi de minots de blé du Canada, des mêmes quartiers, sont allés à Oswego et à Ogdensburg.

D'un autre côté, les recettes de farine et de froment, à Montréal, comparées à celles de 1850, montrent une augmentation assez considérable, mais elles sont encore au-dessous des chiffres de 1845. Il y a aussi une augmentation considérable dans l'exportation de la farine, du maïs, du porc et du beurre, de Montréal dans les colonies de l'Amérique Britannique du Nord. Malgré cela, la moitié de la farine consommée dans ces colonies est importée de New-York et de Boston, la plus grande partie étant probablement de la farine canadienne du lac Ontario, envoyée par Oswego et Ogdensburg.

Au moment actuel, la farine est transportée par chemin de fer du cap Vincent, vis-à-vis de Kingston, à New-York, pour 3s. 6d. par quart. Tandis que ces mouvemens ont lieu autour de nous, tandis que l'ennemi s'approche de nous par *parallèles*, nous coupant les approvisionnemens qui nous appartiennent légitimement, et nous entourrent de nombreux rivaux, le chemin de Portland n'est à la veille d'être ouvert que pour trouver que, dans la saison même où le chemin de fer est le plus nécessaire, il sera impuissant; que tandis qu'à 24 heures de marche d'un engin à fret de Montréal, des centaines de milliers de quarts de farine, et toutes espèces de provisions et produits de la laiterie, sont emmagasinés dans le Haut-Canada, tous ces effets demeurent inaccessibles jusqu'à l'ouverture de la navigation, et alors très probablement il se trouvera qu'ils auront disparu durant l'hiver précédent, par chemin de fer, passant à Niagara, Rochester, Oswego, le cap Vincent et Ogdensburg. Un quart de farine peut être transporté par chemin de fer, de Toronto à un marché, dans la Nouvelle-Angleterre, pour environ 4s. courant, et nous ne saurions commencer trop tôt à considérer l'effet de l'achèvement des nombreux chemins qui lient notre frontière avec les ports de mer américains. On trouvera, je crois, que pendant tout l'hiver, il se fera de grandes et constantes affaires de fret sur ces chemins, dans presque tous les articles qui maintenant soutiennent la navigation, outre plusieurs autres pour lesquels la navigation est trop lente. Le jour où les affaires de l'ouest pouvaient être suspendues pendant cinq mois, est passé depuis longtems, et le jour où les affaires de ces cinq mois excéderont celles qui se font maintenant dans les sept mois d'été s'avance rapidement. Montréal devrait donc, s'il voulait retenir ses chalands, se mettre en communication directe et constante avec les

quartiers d'où il tire ses articles d'exportation et d'approvisionnement, et auxquels il envoie ses articles importés et ses manufactures. Quand le chemin de Portland sera ouvert, nous pourrions espérer de pouvoir fournir la moitié restante de la farine consommée dans les Colonies Inférieures, durant les mois d'hiver, ainsi qu'aux parties de la Nouvelle Angleterre où le transport d'autres quartiers est une affaire plus sérieuse que le tarif américain ; et enfin, nous pourrions espérer de charger de farine des vaisseaux du Maine, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, en échange pour du sucre, de la mélasse, du café et des fruits des Antilles, ou des ports de l'Amérique du Sud. Mais comment fournirons nous la farine ? Car si Montréal prospère comme port de mer, nos vaisseaux devraient transporter ce qui arrive pendant que la navigation est ouverte ; sinon, nous n'oserons pas acheter, en face d'un marché en baisse, en novembre.

A l'égard des passagers et des malles, la nécessité qu'il y a que ce chemin soit construit sans délai est à peine moins urgente. Indépendamment des profits, il semble être demandé par une convenance nationale et par un orgueil national. Le voyage, entre la tête du lac Ontario et Montréal, est maintenant limité en hiver au minimum, et même ce voyage minime se fait par l'Etat de New-York. Il y a donc peu à s'étonner que, lorsque les deux sections de la province unie politiquement sont ainsi divisées physiquement, elles soient comme étrangères l'une à l'autre, quant à l'état commercial et social, et que la richesse et l'énergie croissante de la partie occidentale soient forcées de se jeter dans le giron d'étrangers et de rivaux. Il n'a pas été prouvé que cette préférence soit nécessairement inévitable ; car si Ogdensburg est une meilleure route que Buffalo ou Oswego pour le commerce de la Nouvelle-Angleterre, nous avons fait voir que Montréal n'est pas nécessairement inférieur à Ogdensburg. La prééminence de New-York ne peut pas servir de réponse, parce que les marchés qui sont plus près de Montréal que de New-York sont plus que suffisants pour la première de ces villes.

Dans très peu de temps, une demi-douzaine de chemins de fer, entre le lac Champlain et Portland, seront mis en communication directe avec le Saint-Laurent, à Montréal. Il sera de l'intérêt de ces chemins d'atteindre l'ouest par le Canada, préférablement à l'Etat de New-York, parce que la capitale de ce dernier Etat attirera à elle le trafic qui se fait à l'ouest du lac Champlain. La route du Canada a maintenant la sympathie, et s'il en était besoin, elle obtiendrait l'aide puissante des nombreuses corporations, représentant plusieurs millions de piastres, dont les chemins doivent encore se diriger vers le Saint-Laurent et vers Montréal, pour une grande partie de leurs affaires.

Statistique des Comtés du Haut-Canada, situés entre le Saint-Laurent et l'Outaouais, pour lesquels le Chemin de Fer de la Grande Jonction du Saint-Laurent et de l'Outaouais, avec son prolongement jusqu'à Perth, sera, en tout ou en partie, un débouché.

Comtés.	Population.	Terres occupées			Froment, minots.	Orge, minots.	Seigle, minots.	Pois, minots.	Avoine, minots.	Maïs, minots.	Sarrasin, minots.	Pommes de terre, minots.	Chevaux.	Aumailles.	Moutons.	Cochons.	Beurre, lbs.	Fromage, lbs.	Bœuf, lbs.	Porc, lbs.	Laine, lbs.	Etoffe foulée, verges.	Flanelle et Etoffe non foulée, verges.
		Acres culti- vés.	Acres in- cultes.	Valeur éva- luée pour ta- xation, 1852.																			
Leeds.....	30,280	120,221	226,690	946,504	23,550	41,35	140,70	6,222	21,062	45,213	19,430	139,319	7,741	30,119	34,651	14,623	753,706	907,20	38,46	12,343	90,655	24,809	50,91
Crenville.....	20,707	69,752	128,574	492,946	11,990	8,001	141,30	17,006	20,742	36,742	20,851	171,571	4,462	16,144	18,159	67,98	515,624	651,84	12,08	5,304	53,909	14,345	33,550
Dundas.....	12,811	43,645	111,072	392,676	11,179	21,132	93,39	32,868	15,394	22,111	17,321	90,977	3,836	11,982	15,299	67,40	358,489	1,501,8	13,75	4,949	50,404	11,618	24,354
Stormont.....	14,641	41,951	128,682	460,852	9,742	31,13	90,40	39,569	19,447	17,936	28,339	96,603	4,415	13,061	15,790	89,03	534,305	20,508	15,24	3,251	30,945	9,492	13,043
Glengarry.....	17,309	69,018	183,573	511,327	14,245	33,34	7,30	49,226	29,540	10,855	13,236	109,730	6,095	16,693	22,683	126,60	345,433	97,586	17,99	5,799	56,114	19,012	22,822
Prescott.....	10,487	32,920	80,115	281,426	44,591	21,10	14,01	14,067	12,350	24,653	45,53	90,491	2,410	7,165	8,794	43,33	190,860	2,083,5	7,74	30,33	20,451	12,944	13,762
Russell.....	2,57	6,025	37,469	56,520	9,814	1,00	22	2,279	19,111	15,53	2,99	17,145	3,33	17,42	13,29	7,34	40,245	1,701	135	385	35,57	4,08	2,143
Carlton.....	31,397	91,094	219,411	102,727	22,451	65,37	16,313	5,595	36,920	20,379	11,431	31,607	5,159	21,532	18,656	12,546	588,794	1,5894	2,009	9,182	62,551	18,723	4,145
Lanark.....	27,317	130,723	24,464	72,319	17,937	11,079	48,59	45,223	29,890	21,035	14,767	35,713	5,457	22,557	35,953	16,573	65,492	39,444	2,719	8,245	89,659	37,980	58,637
Bedford.....	5418	30,890	135,159	161,157	61,441	2,601	9,79	1,506	129,193	31,85	7,39	13,757	1,232	7,748	6,609	4,254	91,436	4,908	17,76	2,163	17,519	27,80	12,633
	174,527	534,111	1,512,416	4,196,647	127,293	32,792	708,83	33,118	203,614	2,971,2	1,399,6	15,911,00	41,160	151,743	178,948	984,904	4,078,357	37,969	17,536	55,644	474,301	1,521,71	2,207,389

ETAT COMPARATIF DES EXPORTATIONS, par terre et par mer, du Canada, en 1851, indiquant les principaux articles.

Articles.	Par mer, de Mont- réal et Québec.	des Ports intérieurs.	Total.
Frêne de service,.....	\$765,924	\$65,992	\$831,916
Bouleau noir,.....	14,896		14,896
Bouts de madriers,.....	18,464		18,464
Orme,.....	18,684		18,684
Chêne,.....	196,420		196,420
Pin blanc,.....	189,876	14,620	204,496
Pin rouge,.....	1,518,528	160,884	2,095,644
Douves, d'éta lon,.....	416,232		
Douves, autres,.....	64,488	16,524	81,012
Madriers et Planches,....	358,844	1,372	360,216
Membrures, Mâts et Bar- res d'aspect,.....	937,480	774,116	1,711,596
Lattes et bois de chauffage.	50,216	6,116	56,332
Bardeaux,.....	32,076	39,800	71,876
Vaches et autres bêtes à cornes,.....	40	20,732	20,992
Chevaux,.....	200	140,176	140,216
Froment,.....	144,184	185,848	186,048
Farine,.....	1,450,148	491,760	635,944
Mais,.....	26,056	1,181,484	2,631,632
Orge et Seigle,.....	440	26,056	26,056
Fèves et Pois,.....	40,208	75,596	76,036
Avoine,.....	2,272	41,588	81,796
Beurre,.....	19,5728	135,718	137,980
Oufs,.....		38,004	233,732
Laine,.....		38,008	38,008
Cuivre fin et grossier,....		41,896	41,896
Minéral de cuivre,.....	35,000	42,752	42,752
Non énuméré,.....	1,359,372	17,620	52,620
	1,359,372	1,808,704	3,168,076
Des ports intérieurs direc- tement,.....	7,836,036	5,339,300	13,175,336
De Gaspé et New Carlisle.	265,924		265,924
	221,116		221,116
	8,323,076	5,339,300	13,262,376

Les comptes-rendus des exportations intérieures sont très imparfaits, et ne correspondront pas avec les importations du Canada aux Etats Unis.

On verra au bas, qu'il y a une exportation directe des ports intérieurs, qui n'est ni allée aux Etats-Unis, ni venue de Montréal et Québec. Il est à présumer que c'était une cargaison envoyée en mer de ports intérieurs, et dont il n'a pas été rendu compte à Montréal ou à Québec, quoiqu'un tel compte soit obligatoire pour toutes les embarcations de l'intérieur allant en mer.

ETAT COMPARATIF DES IMPORTATIONS par terre, par la voie des Etats-Unis, avec les importations par mer, par la voie du Saint-Laurent, en 1851, distinguant les principaux articles.

Articles.	Mer.		Total des importations par mer.	Importations par terre <i>via</i> E. U.	Total des importations par terre et par mer.
	Montréal et Québec.	Directement de la mer à des ports intérieurs.			
Thé,	\$152,556	\$15,528	\$168,084	\$893,216	\$1,061,300
Tabac,	18,924		18,924	403,860	422,784
Manufactures de Coton,	2,218,361	799,968	3,018,329	565,124	3,583,456
do de Laine,	1,719,872	581,944	2,301,816	439,260	2,741,076
Taillanderie,	1,237,349	389,868	1,627,208	318,844	1,946,052
Ouvrages en bois,	11,612		11,612	53,724	65,336
Machines,	6,764	88	6,852	85,768	92,620
Bottes et Souliers,	6,512	356	6,868	42,592	49,460
Manufactures de Cuir,	26,196	26,960	53,156	47,388	100,544
Peaux crues,	1,164		1,164	89,294	90,368
Cuir, tanné,	46,312	128	46,440	126,232	172,672
Huiles, non de palmier,	135,440	268	135,708	47,804	183,512
Papier,	53,180	12,048	65,228	32,996	98,224
Riz,	12,396		12,396	19,600	32,316
Sucre,	586,604	125,804	712,408	278,468	990,876
Melasse,	60,968		60,968	19,296	80,264
Écl,	23,792	2,188	25,980	79,816	105,796
Verre,	77,124	1,136	78,260	18,828	97,088
Charbon,	101,176		101,176	38,652	139,828
Fouritures,	82,116	7,916	90,032	44,264	134,296
Manufactures de Soie,	401,904	5,588	407,492	89,768	488,260
do de Caoutchouc,	156	233,168	233,324	53,960	287,284
Matières colorantes,	38,916		38,916	12,680	51,596
Café,	13,632		13,632	116,988	130,620
Fruits,	53,552	752	54,304	81,144	135,448
Poisson,	71,260		71,260	17,544	88,804
Non énuméré,	4,159,580	910,608	5,100,188	1,783,372	9,880,560
Marchandises en transit ou passage aux E. U.	11,317,412	3,144,316	14,461,728	8,788,712	23,250,440
	755,588		755,588		755,588
	12,073,000	3,144,316	15,217,316	8,788,712	24,006,028

Le grande quantité de valeurs "non énumérées" fait que cet état n'est qu'approximatif, parce que l'énumération des importations par mer est beaucoup plus détaillée que celle des importations par terre, où, à quelques ports, il n'est fait aucune énumération des articles.

voie des Etats-
saint-Laurent, en

ta- Total des
mar importations
vies par terre et
par mer.

16 \$1,061,300
60 422,784

21 3,583,456

60 2,741,076

44 1,946,052

24 65,336

8 92,620

2 49,460

8 100,541

1 90,368

2 172,672

1 183,512

9 98,224

9 32,316

8 990,876

6 80,264

105,796

97,088

139,828

134,296

488,260

287,284

51,596

130,620

135,448

88,804

9,880,560

23,250,410

755,588

21,006,028

état n'est

est beau-

ues ports,

ETAT montrant la valeur des Importations des Etats-Unis au Canada, aux prin

PORTS.	Thé	Talco	Manufactures de coton	Manufactures de laine	Ouvrages en Fer.	Ouvrages en Bois	Machines	Bottes et Souliers.	Cuir, Manufacturé.	Peaux, crues.	Cuir, tanné.	Huile ou de Palma.	Papier	Bois	Stear
Sault Ste. Marie.....	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Ryeg Mines.....		10	100		618		1676								
Goderich.....	1416	524	1404	30	164	372		341	124	298	112	52	56		
Sarnia.....	2128	996	2376	636	1408	364			1180						
Sandwich.....	3156	1472		716	6520	384	4692	1020	72	96					
Chatham.....															
Amherstburg.....	1412	260	692	160	2668	711			2236						
Rondon.....	2100	144	572	1692	1672			628	80		640		28		
Stanley.....	55296	22352	16280	13880	29004	12592	12376	2576	5960	4120					
Barwell.....	5740	1844	1560	1392	6436	100	7660	2664	804	118					
Rosam.....															
Dover.....	9696	3472	8284	6608	6816	142	1832	3976	2512	628	600	232			
Dunnville.....	304	740	1116	356	1144	48		978			164	180			
Colborne.....	1096	104	2660	2392	4368	160	316	576	188	20	2524	124	168		
Fort Erie.....															
Chippawa.....															
Stamford.....	1860	500	1056	4096	2708	90	1296	4836	904		256	172			
Queensdown.....	3668	828	2260	4088	2468										
Niagara.....	8360	3152	15628	4912	9436			2406	168	456		1118	812		
Dalhousie.....	154512	71288	174428	112792	118120							8676			
Hamilton.....	3680	1984	3428	876	1290	8	1416								
Oakville.....	2920	720	340	4	252			648	68		124				
Credit.....	152820	56472						24676							
Toronto.....	4656	2008	892	268	1656	50	1580	976	4612	20	60	760	10		
Warley.....	2080	1140	840	40	3608	58	26	412			768		180		
Newcastle.....	11616	5612		3728	9452	124		1588	164		2928				
Hope.....	12828	448	6384	12920	7596	17	872	1724	288	1820	1752		1600		
Colborne.....	12														
Wellington.....	1720		164	200	32	6	244	90		144					
B-Reville.....	17920	7588	8968	10432	8184	70	4172	2376	140	244	1562	968	1180		
Napim.....	2708	840	492	2244	1192	50	352	1294	400	604					
Pictou.....	1932	596	6328	1932	1358			150		3872	516	104	548		
Bath.....	1240	618	1216	1572	452			110	410	132			116		
Kingston.....		2472													
Ganagsap.....	796	588	332	224	76	78	118	364	24	268					
Brookville.....	31668	9752	15680	15888	8542	374	4568	3736	2368	4352	2996	918	2980		
Prescott.....															
Elgin.....	84	28	36	56					28						
Mariontown.....	1520	772													
Dickson's Landing.....	488	244													
Cornwall.....	1780	824	412	1528	252	60	256		340		84	32			
St. Regis.....	732		31	848	674	128			528		320				
Dundas.....															
Coteau du Lac.....	332	16	580	484							332		52		
Total.....	361096	201272	282260	211738	247608	2284	47440	34600	24084	78288	19476	7696	19684	710	2052

ETAT montrant la quantité et la valeur des principaux articles exportés du Canada, aux E

PORTS	Alcools-potasse et persane	Mudiers et plumes	Barreaux	Vaches et autres bestes à cornes.	Chevaux	Laine	Blé
	Quinte	Valeur	M. poids	Valeur	Mètres	Valeur	Quinte
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Sault Ste. Marie.....			16	1600			
Mines de Bruce.....			86	844			
Goderich.....			976	1044			
Sarnia.....	762	18128			20	800	1552
Sandwich.....	21	424			217	2480	173
Chatham.....	21	424				7488	1118
Amherstburg.....	56	2468				2000	1676
Rosam.....							
Stanley.....	6	144	11	704			
Barwell.....					350	712	10
Dover.....							
Dunnville.....	197	4760	36960	29572	944	118	
Colborne.....							
Fort Erie.....	6	72			100	1800	25
Chippawa.....					36	72	16
Stamford.....					1611	18388	98
Queensdown.....							
Niagara.....							
Dalhousie.....			604	4808			
Hamilton.....	163	3844	7702	32448	248		
Oakville.....			3672	14880			
Credit.....			1996	19924			
Toronto.....			1520	30300			
Warley.....	209	6100	4544	44088	150	56	100
Newcastle.....			1128	7480	308	88	
Hope.....			4	290			
Colborne.....			6900	38448	1980	27	2860
Wellington.....			1120	8612	132	68	
B-Reville.....			11	614			
Napim.....					30	480	8
Pictou.....							
Bath.....							
Kingston.....							
Ganagsap.....							
Brookville.....							
Prescott.....	80	2492	464	1192	200	240	2181
Elgin.....							
Mariontown.....	12	280					
Dickson's Landing.....							
Cornwall.....							
St. Regis.....							
Dundas.....							
Coteau du Lac.....							
Total.....	12416		564116		1794	108284	69040

des Etats-Unis au Canada, aux principaux ports situés au-dessus de Montréal, en 1851.

Peaux, peaux.	Cuir, tanné.	Haut non de Peau.	Papier.	Bois.	Stubs.	Melasse.	Sel.	Verre.	Charbon.	Fournitures.	Soies.	Manufactures de Cotonnades.	Matières colorantes.	Café.	Fruits.	Poisson.	Non énuméré.	Total.
\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
124	208	112	52	56	124	8	1612	52	84	620	16	16	70	68	12	3220	6300	1232
96	1814	284	712	168	860	272	916	804	110	284	828	184	120	32	264	412	20	3396
4236	640	28	88	328	24	560	110	24	24	120	3	111	152	111	1	2612	11356	12088
5060	1120	128	964	72	2024	292	7348	104	752	128	1652	60	302	5072	3160	342	6040	27092
118	428	600	292	32	4524	272	1606	152	806	152	808	36	292	618	700	376	16616	72280
2512	164	180	24	4	24	24	168	40	114	114	120	3	111	152	111	1	2612	11356
20	2624	124	168	6	812	252	280	116	72	72	1	328	308	76	1092	28	14792	14804
156	1148	812	24	4	4500	264	272	32	756	114	40	121	618	512	68	26526	97584	107556
16080	27440	8672	24	4	57608	1188	6040	220	2104	1608	19800	72	240	172	40	1192	46760	107556
14044	152	288	24	4	3844	116	2500	296	364	152	152	108	108	108	108	108	108	108
4612	20	60	760	14	6444	1044	17092	2424	2424	2424	2424	2424	2424	2424	2424	2424	2424	2424
290	2928	624	1000	92	92	8	416	20	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
1820	1752	1000	92	8	416	20	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
144	264	1552	968	118	5096	204	3836	1308	704	43	1360	156	392	124	48	3608	24156	30688
480	604	576	104	118	2240	32	1516	156	152	118	220	13	262	160	160	160	160	160
3872	516	104	118	118	808	20	628	294	294	294	294	294	294	294	294	294	294	294
152	268	8	1	8	8160	32	394	104	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92
4352	2096	948	2096	14	280	110	1652	2220	1040	920	1684	980	764	752	1128	1084	20664	144556
77828	49176	7696	19684	20276	5832	78760	16096	36756	8696	29784	340	5620	61572	58420	11268	290372	507508	507508

aux articles exportés du Canada aux Etats-Unis, de ports situés au-dessus de Montréal, en 1851.

Laine.	Blé.	Farine.	Orge et Avoine.	Fèves et Pois.	Avoine.	Beurre.	Oufs.	Non énuméré.	Total.
Value.	Value.	Value.	Value.	Value.	Value.	Value.	Value.	Value.	Value.
\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
800	4582	1188	1050	4200	200	120	200	200	200
7488	1148	224	1600	560	420	154	756	156	156
5440	1076	2764	1671	812	154	756	156	156	156
1028	2568	21992	1209	808	20	628	294	294	294
820	29008	3092	48242	2967	7525	25704	7809	3284	538
1110	2856	936	18360	1006	24220	77364	1329	776	256
600	4094	1228	1300	184	5	20	15176	8044	70
1888	1384	604	1724	114	10	2049	1316	1316	1316
2088	2688	1156	154976	10792	12417	168620	8642	9828	509
1318	328	328	99928	7506	8506	34896	14076	1328	532
1500	1500	1500	54902	4176	11560	162040	1260	780	320
420	1000	1000	50405	3172	25514	100106	2400	780	104
19277	1160	1160	6572	2860	1160	16400	415	168	60
12864	800	10509	42496	583	308	660	610	340	60
10	10	10	8056	34776	624	588	255	132	42
12725	274	2589	9908	4804	1906	11727	13485	6584	3097
28	28	28	1312	5836	7376	1562	1312	5836	7376
848	848	848	32289	6308	7822	3552	23874	4178	110
13948	6218	3036	1438	2176	32672	8306	140	140	140
1200	1200	1200	19848	1580	1580	1580	198	128	1172
2008	1176	244	9	36	36	36	198	128	1172
7164	146	82	10	10	10	10	198	128	1172
92448	1588	120	1	1	1	1	198	128	1172
12728	400	400	200	200	200	200	198	128	1172
2808	40	40	40	40	40	40	198	128	1172
4884	168	168	168	168	168	168	198	128	1172
8900	51388	47416	1127112	63444	29764	11400	29028	2568	848708